B40—
513

ВОЕНИЗДАТ

DER KRIEG ZUR SEE 1914—1918

DER KRIEG IN DEN TÜRKISCHEN GEWÄSSERN

Bearbeitet
von Hermann Lorey

Herausgegeben
vom Marine-Archiv

BERLIN — 1928

В40 513

Г. ЛОРЕЙ

ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНО-ТУРЕЦКИХ МОРСКИХ СИЛ в 1914—1918 гг.

Перевод с немецкого Е. Шведе
Предисловие И. Лудри
Примечания Н. Новикова

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА — 1937

Карты-схемы воспроизведены
с немецкого издания
без изменений

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

703645

ПРЕДИСЛОВИЕ КО ВТОРОМУ РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

На арене мировой войны Черноморский театр занимал особенное положение. Черное море было фактически изолировано от других морских театров, и принимать участие в боевых операциях могли только те силы, которые были сосредоточены здесь к началу войны и которые строились в течение войны. Только несколько больших немецких подводных лодок, отправленных из Вильгельмсгафена в Средиземное море и прошедших затем в Черное море, изменили несколько лицо Черного моря как закрытого театра.

На характер боевых действий повлияли также особенности самого театра, своеобразное географическое положение примыкающих к Черному морю государств и их отношение к войне. Нейтральные в первый период войны Румыния и Болгария в процессе войны замкнули кольцо воюющих государств на Черноморском побережье и этим значительно изменили обстановку.

Эти особенности Черноморского театра предопределили и особенности боевых операций; они представляют несомненный интерес для читателя. Мы, к сожалению, не имеем, кроме отдельных журнальных статей и неплохой книги т. Новикова, Н. В.*. «Операции на Черном море и совместные действия армии и флота на побережье Лазистана», ничего цельного о боевых действиях на Черном море в мировую войну. Перевод Лорея до некоторой степени восполняет этот пробел.

Автор труда, отставной контр-адмирал германского флота, командовал в 1915 г. турецким линейным кораблем *Хайреддин-Барбаросса* и затем до 1917 г.—линейным кораблем *Торгут-Рейс*.

---

* Тов. Новиков во время мировой войны работал в Штабе Черноморского флота в качестве историографа. Он просмотрел настоящий труд Лорея и снабдил его нужными поправками и замечаниями, отчего книга Лорея в русском переводе стала несомненно полнее и точнее. Я пользуюсь любезно предоставленным мне отзывом т. Новикова на труд Лорея для настоящего предисловия.

Особо автор выделяет в труде вопросы радиосвязи и боевого управления, подчеркивая в этом важнейшем вопросе все положительные качества немецких кораблей, которые обеспечили непрерывную и бесперебойную связь командования с Германией и Австро-Венгрией, в то время как, по оценке Лорея, связь между британским адмиралтейством и командующим Средиземноморским флотом была невообразимо плоха, приказы и донесения вообще не доходили, а если доходили, то с опозданием. По Лорею выходит, что англичане и французы вступили в войну просто с негодными средствами.

Так ли обстояло дело на самом деле? Излагая хорошо известную историю об отозвании с Средиземного моря адм. Трубриджа с отдачей его по настоянию парламента по делу о прорыве германских кораблей под военный суд, Лорей, однако, ограничивается перечислением одних фактов и уклоняется от анализа этого любопытного события.

В целях уяснения сути этого дела можно поставить несколько вопросов по делу обвинения Трубриджа и Милна: а) почему британское правительство 30 августа 1914 г. в парламенте заявило, что действия Милна адмиралтейством тщательно и во всех отношениях проверены; б) почему все же по официальному сообщению 20 сентября 1914 г. Трубридж был отозван и отдан под суд; в) почему военный суд, заседавший с 5 по 9 ноября при закрытых дверях, полностью оправдал Трубриджа; г) почему верхняя палата не успокоилась и устами лорда Селборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных разъяснений и д) почему Керзон закрыл дебаты заявлением, что оба адмирала оправданы *как выполнявшие приказы адмиралтейства*. Лорей на эти вопросы не отвечает; он, как и Керзон, молчит по этому весьма щекотливому вопросу. Неужели в самом деле английские морские силы в Средиземном море, имея абсолютное превосходство, не сумели перехватить или загородить путь *Гебену* и *Бреслау*; неужели эти силы были технически непригодны, а английские адмиралы и командиры неспособны к выполнению такой сравнительно элементарной задачи при условиях, когда немцы «прорывались» на глазах англичан?

Заявление Керзона, *что адмиралы выполняли приказы адмиралтейства*, является прямым ответом на эту «загадочную» историю с прорывом, а это заявление надо, очевидно, понимать так, что адмиралтейство *не особенно хотело* мешать прорыву немецких кораблей в Константинополь. Не в интересах Англии было к моменту заключения мира иметь проливы открытыми для вторжения туда русского Черноморского флота.

Политическое и военное значение «прорыва» немецких кораблей в Константинополь огромно; это признается всеми военными и политическими авторитетами.

Лорей считает, что только в результате появления немецких кораблей в Константинополе Германии удалось вовлечь Турцию в войну и привлечь Болгарию на свою сторону. Соглашаясь с этим мнением автора, надо согласиться и с тем, что в результате «прорыва» *Гебена* и *Бреслау* в Константинополь весь ход войны принял совершенно иной характер и размах.

Состав и состояние Черноморского флота к началу мировой войны далеко не соответствовали агрессивным планам захвата проливов, даже при учете слабого турецкого флота; поэтому не трудно понять, в какое положение попало черноморское командование, когда к началу войны у противника оказались такие неожиданные козыри, как *Гебен* и *Бреслау*.

Так называемое «владение морем», на которое рассчитывало командование на Черном море в войне с Турцией, было с появлением немецких кораблей провалено. О захвате проливов не могло быть и речи.

Эта новая, невыгодная для России, ситуация удерживала Россию от выступления; не считала себя готовой к войне и Турция. На сцену выступает Сушон. Схема его действий не блещет оригинальностью и довольно проста: обработать в одиночку пару-другую министров, а неподатливых подкупить; «завоевывание» турецкого флота внедрением туда немецких офицеров и команды; обещания широкой материальной поддержки для ведения войны и неисчислимые блага при заключении мира (победа считалась гарантированной); всевозможные провокации и как венец всего этого: «совершенно неожиданное нападение на русские черноморские порты, действуя одновременно всеми боеспособными кораблями объединенного германо-турецкого флота, с нанесением настолько значительных разрушений, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти на попятную» (стр. 68).

В ночь с 28 на 29 октября германо-турецкий флот по тщательно разработанному плану (стр. 72—74) безнаказанно атакует Севастополь, Одессу, Феодосию и Новороссийск. В Одесскую гавань под огнями входят два турецких миноносца, расстреливают и топят находящиеся там корабли, после чего задним ходом выходят из гавани и возвращаются в Босфор. К Севастополю—главной базе флота, вооруженной до зубов береговыми батареями, на рассвете 29 октября

подходит *Гебен*, гуляет по крепостным минным заграждениям (которые оказались незамкнутыми), производит с дистанции 40—65 каб. обстрел крепости и флота в гавани, топит на обратном пути заградитель *Прут* с полным запасом мин и возвращается в Босфор.

На рассвете 29 октября минный крейсер *Берк* подходит к Новороссийску, совершенно не защищенному береговой артиллерией, высаживает на берег турецкого офицера в сопровождении немецкого унтерофицера для передачи письменного извещения о предстоящем обстреле; в 11 час. утра к нему присоединяется, после постановки минного заграждения в Керченском проливе, крейсер *Бреслау*, и корабли до 13 час. обстреливают портовые сооружения, произведя значительные разрушения.

Таким же путем с предварительным извещением «иду на вы» *Гамидие* обстреливает Феодосию.

Сушон достиг своего. После такого «варварского обстрела мирного населения» России ничего другого не оставалось, как объявить Турции войну, что и было сделано через два дня.

Набег Сушона (гл. 7) на русские порты представляет значительный интерес: поучительно то, как благодаря тщательной подготовке Сушон сравнительно слабыми силами выполнил сложную и серьезную операцию и, с другой стороны, то, как плохо высшее морское командование русских готовилось к войне и как скверно оно защищало свои порты, в том числе Севастополь—главную базу флота.

Лорей дает между прочим довольно правильную и объективную оценку тактических качеств кораблей обеих сторон; единственным преимуществом германо-турецкого флота он считает превосходство *Гебена* и *Бреслау* в скорости хода. Это «единственное» преимущество, однако, имело решающее значение при использовании этих кораблей в Черном море—они при всех случаях невыгодной встречи уходили от противника. Лорей довольно высоко оценивает боевые качества русских кораблей, особенно их артиллерийскую стрельбу; описывая встречи с русскими кораблями, он не пропускает случая отметить похвалой кучные залпы с русских кораблей.

Операции русского Черноморского флота развивались в двух основных направлениях: совместные действия с Кавказской армией, которые заключались в перевозке и высадке войск, в перевозке снабжения для армии и в обстреле турецких сухопутных позиций; здесь флот оказал армии довольно ценную услугу, и предпринятое наступление могло иметь место только благодаря поддержке флота; флот же мог развить здесь свои операции достаточно успешно потому,

что ему никто особенно не мешал; как было указано выше, это не входило в планы Сушона. Вторая задача в течение всей войны заключалась в блокаде русским флотом Эраклийского угольного района.

Наиболее действительной блокада стала с того момента, когда к борьбе с угольными транспортами были привлечены подводные лодки и стали применяться активные минные заграждения.

Сушон еще в начале 1915 г. ставит вопрос о присылке ему подводных лодок, признавая их решающее значение, причем он правильно обосновывает для этого театра потребность в больших лодках, указывая на то, что малые лодки не были достаточно мореходными для Черного моря и не принесли всей пользы. Лодки были нужны одинаково для операций в Черном море и против англичан во время Дарданелльской операции.

На Черном море разновременно действовало 12 немецких подводных лодок, причем их деятельность была направлена главным образом против транспортов. За весь период лодками было потоплено 19 пароходов и около 30 парусников.

Несмотря на оживленную деятельность на Черном море подводных лодок и на периодические вылазки *Гебена* и *Бреслау*, к концу 1916 г., со вступлением в строй новых русских линкоров, эскадренных миноносцев и подводных лодок, инициатива в значительной степени перешла к русскому флоту. Особо полезными для активных операций оказались новые быстроходные эскадренные миноносцы. Надо отметить в этот период некоторый успех русского флота. Кавказская армия, благодаря поддержке флота, смогла развить более успешное наступление, перевозка морем угля из Эраклийского угольного района в Константинополь была почти прекращена, и из-за недостатка угля германо-турецкий флот должен был бездействовать; благодаря русским активным минно-заградительным операциям, действия немецких лодок были ограничены, и четыре лодки погибли на минах. В блокадных операциях со стороны русского флота принимали участие авиатранспорты, которые оказали флоту ценную услугу.

16 декабря 1917 г., после Великой Октябрьской революции, одновременно с мирными переговорами, в Одессе было заключено перемирие, на основе чего военные действия на Черном море были прекращены. Турки возобновили подвоз угля, и Ребейр-Пашвиц, сменивший в 1917 г. командующего флотом Сушона, считая, что политическая и стратегическая миссия *Гебена* и *Бреслау* в Константинополе выполнены и что в дальнейшем одним «пребыванием»

невозможно сохранить престиж германского флота в глазах турок, полагал, что настал момент решить эту задачу боем. Кроме того, «германский личный состав не мог помириться с мыслью о необходимости мирно ожидать в Босфоре окончания войны»,—повествует Лорей. Эта фраза автором не расшифрована, но надо полагать, что к этому времени в среду германо-турецкого флота не могли не проникнуть революционные идеи из России и вести о революционном движении в германском флоте.

Вероятнее всего, последняя причина и заставила Ребейр-Пашвица принять решение о крейсерско-набеговой операции—атаке 20 января 1918 г. английских кораблей, находящихся в бухте острова Имброс.

Вместо ожидаемого эффекта от набега, получился, однако, скандальный провал. *Бреслау* затонул на минах, а *Гебен* после двукратного подрыва на минах наскочил на Нагарскую банку, откуда его удалось стащить только после семидневной напряженной работы при постоянной угрозе с воздуха.

Немецкие корабли оказались в Черном море после Брестского мира для выполнения более широких задач германского империализма. В то время, когда фельдмаршал Эйхгорн «завоевывал» Украину и Кавказ, вице-адмирал Гопман в строгом соответствии с империалистическими целями Германии «по освоению Ближнего Востока», выполнял другую, не менее важную, задачу по «превращению» Черного моря во внутреннее немецкое озеро. Для этого нужно было по расчетам германского командования выполнить две решающие задачи: 1) уничтожить или захватить Черноморский флот и 2) захватить все основные порты русского флота. Над разрешением этих задач немцы работали упорно.

Лорей довольно цинично откровенничает, что «несмотря на официальное заключение мира с причерноморскими государствами (в том числе и с Россией.—*И. Л.*), ни армия, ни флот *не могли* прекратить военных действий». Видите ли, «русская революция и объявление большевистской власти нарушили во многих местах существовавшие порядки». Из этих цитат видно, что мотивы для обоснования борьбы с революцией в России со стороны германского империализма на Черном море ничем не отличались от обычных истасканных лозунгов о порядке, под которыми выполнялись все интервенционистские походы против Страны Советов.

Немецкое командование открыто объявило все корабли под красным флагом враждебными; этим актом Черноморскому флоту была

объявлена открытая война, разумеется, без всяких поводов к этому с нашей стороны.

Судьбе Черноморского флота посвящено в нашей литературе немало страниц, поэтому останавливаться подробнее на этом здесь нет надобности. Лорей не знает и не касается внутреннего содержания черноморской трагедии, но некоторые факты в изложении Лорея заслуживают того, чтобы на них остановиться.

В частности, вопрос о позиции командования Черноморским флотом во главе с Саблиным, а следовательно, и основной массы русского офицерства. «Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли», — пишет Лорей. Правда, в качестве условия со стороны русского командования выставлялось поднятие украинского флага на судах Черноморского флота, но это «условие» должно быть отмечено, как не имеющее никакого значения, и мы имеем дело с открытой попыткой сдачи флота немцам со стороны командования. Лорей объясняет невыполнение этого плана тем, что депутация флота с этими предложениями не была принята в Симферополе генералом Кош. Причина, разумеется, не в этом, а в том, что во флоте шла борьба двух сил. Первую составляли командование и реакционное офицерство, за ней шла кулацкая часть крестьянства (в Черноморском флоте была значительная прослойка украинского зажиточного крестьянства); вторую составляли революционные матросы под руководством большевиков. Верх взяли на этот раз последние. Флот ушел в Новороссийск. Но борьба этим не кончилась; она приняла еще большую остроту, когда флот должен был вернуться в Севастополь. Судьба флота была решена 16 июня голосованием: за возвращение в Севастополь было подано 939 голосов, за потопление в Новороссийске 640 и около 1 000 воздержалось. Одна часть Черноморского флота была потоплена в Новороссийске, другая часть вернулась в Севастополь. Об этих внутренних явлениях русской революции Лорей не пишет, в его изложении все это квалифицируется одним простым термином — анархия. Мы от него большего и не ждали.

Севастопольский морской завод и доки были нужны немцам для ремонта судов, в частности для докования *Гебена*. Лорей пишет, что «русское управление работало сравнительно хорошо, на верфи осталось большинство прежних служащих», а личный состав для ремонта пришлось привезти из Германии. О причинах подвоза личного состава Лорей умалчивает: ему невыгодно писать о том, что русских рабочих на работе осталось всего 140 чел., несмотря на

уговоры и угрозы Гопмана. Рабочие не захотели помогать своим врагам.

Широкие планы германского империализма о превращении Украины и Кавказа в германские колонии, а Черного моря в немецкое озеро, провалились с треском. Провалились они потому, что рабочие и крестьяне Советской России, Украины и Кавказа не захотели жить на положении колониальных рабов, а рабочие и крестьяне Германии в солдатских шинелях не захотели продолжения войны с трудящимися Страны Советов в угоду своим капиталистам.

Этот провал немецкой оккупации, повидимому, некоторыми дельцами из лагеря фашистов теперь забыт. А следовало бы вспомнить. Если тогда, в 1918 г., германский империализм имел дело с Черноморским флотом, который решал голосованием вопрос, куда уходить или где затопить корабли, то теперь наши черноморцы знают только одну задачу—быть всегда готовыми к тому, чтобы с меньшими потерями для себя уничтожить нападающего на Страну Советов врага.

И. Лудри.

ОТ АВТОРА

Труд «Война в турецких водах, т. I, Средиземноморская дивизия» описывает деятельность морских сил, действовавших под турецким флагом и бывших в подчинении германо-турецкого морского командования, находившегося на крейсере *Гебен*. Следующий том под заглавием «Das Sonderkommando» («Особый отряд») будет посвящен береговой обороне Дарданелл и Босфора, которою руководило специальное береговое командование.

Линейный крейсер *Гебен* (*Goeben*) и крейсер *Бреслау* (*Breslau*), составлявшие перед войной германскую Средиземноморскую дивизию, уже в середине августа 1914 г., имея попрежнему германский личный состав, подняли под новыми наименованиями *Явуз-Султан-Селим* и *Мидилли* турецкие флаги и с этого момента составляли основное ядро турецкого флота.

В Германии сравнительно мало известно о боевой деятельности обоих крейсеров и турецких кораблей, хотя достижения *Гебена* и *Бреслау* стоят на чрезвычайно большой высоте и значительно превзошли действия крейсеров на главном морском театре в отношении частоты и продолжительности боевых походов и боевых столкновений с неприятелем. Прорыв *Гебена* и *Бреслау* из Мессины в Дарданеллы в свое время вызвал в Германии чувства радости и гордости, но затем был оттеснен на задний план одновременными крупными победами германской армии. Наши противники были чрезвычайно смущены и озабочены прибытием германских крейсеров в Константинополь. Германия тем самым немедленно получила на Ближнем Востоке превосходство в силах над своими противниками, а еще через 2 месяца благодаря неутомимой, планомерной и полной инициативы работе командующего турецким флотом, германского к.-адм. Сушона (впоследствии в.-адм.), удалось склонить Турцию к участию в войне на германской стороне. Последствиями явились: расщепление согласованного наступления противника на западе, ужасное его пораже-

ние в Дарданеллах, полное прекращение подвоза в Россию с юга и ускорение тем самым ее крушения.

Чрезвычайно поучительно рассмотрение деятельности, которая была развита для поднятия непривычных к морю турок на такую высоту, какой требовала морская война, точно так же, как и изучение походов и боевых столкновений, в которых участвовали наши крейсеры самостоятельно или совместно с турецкими кораблями, восстановленными и обученными немцами.

Черное море, лежащее вдали от мировых коммуникаций, никогда не получало у нас той оценки, которой оно заслуживало в соответствии с его большими размерами и политическим значением.

Русский черноморский флот был сильнее турецкого, имея в своем составе дредноуты, быстроходные крейсеры, эскадренные миноносцы и подводные лодки, так что для успехов русских на море имелись все предпосылки. Русские обладали еще одним величайшим преимуществом: важнейший военный материал, без которого не могут действовать ни корабли, ни промышленность, — уголь—доставлялся турками на черноморский театр по коммуникациям, на фланге которых находилась главная русская военно-морская база—Севастополь. Как на Балтийском море подвоз железной руды из Швеции, так на Черном море снабжение углем все время держало морское командование в состоянии напряженной деятельности[1].

Замкнутый в самом себе турецкий морской театр представлял особое своеобразие в том отношении, что через него проходило влияние всех политических и военных факторов на те из причерноморских государств, которые решились на участие в войне лишь позднее, т. е. на Болгарию и Румынию.

Для морского специалиста данный труд представляет интерес еще и потому, что, с одной стороны, на черноморском театре были использованы все наиболее современные боевые средства, а с другой—потому, что несмотря на мизерные средства Турции удавалось на каждый удар противника отвечать достойным образом благодаря величайшему напряжению приданных к турецкому флоту герман-

[1]Автор проводит параллель между питанием германской военной промышленности шведской рудой, обеспечение доставки которой лежало на морских силах Балтийского моря, и снабжением Турции углем анатолийского побережья, без чего германо-турецкий флот и военные заводы Турции были бы обречены на бездеятельность.— Ред.

ских сил. Но и для более широких кругов книга несомненно представит большой интерес. Данный том является совершенно самостоятельным законченным трудом и описывает морскую войну Турции от начала и до конца [1].

---

[1] Автор труда, отставной к.-адм. Герман Лорей, участник операций в турецких водах: с апреля 1915 г. по август 1915 г. он состоял командиром линейного корабля *Хайреддин-Барбаросса*, а затем — с ноября 1915 г. по июнь 1917 г.—командиром линейного корабля *Торгут-Рейс*.—Прим. перев.

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ

ПРОРЫВ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ В ДАРДАНЕЛЛЫ

Глава I

НАЧАЛО ВОЙНЫ. ОБСТРЕЛ АЛЖИРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Средиземноморская дивизия. Мобилизационные мероприятия. Объявление войны. Первый оперативный приказ. *Гебен* у Филиппвиля. *Бреслау* у Боны. Результаты обстрела. Приказание итти в Константинополь. Встреча с английскими крейсерами. *Гебен* и *Бреслау* в Мессине. Поведение Италии. Австрийское морское командование отказывает в помощи. Приказ английского адмиралтейства адм. Милну.

В течение многих лет германский флот был представлен на средиземноморском театре только стационером в Константинополе—яхтой *Лорелей* (*Loreley*)—и учебными кораблями, плававшими в Средиземном море в течение зимнего полугодия. Зимой 1912 г., во время Балканской войны, когда вследствие холода, холеры, сыпного тифа, скудного довольствия и натиска болгарской армии турецкая чаталджинская оборонительная позиция готова была поколебаться и падение Константинополя стало близкой возможностью,—великий визирь подсказал конференции послов мысль о посылке в Константинополь международной эскадры. Такая эскадра и была выделена для защиты своих интересов государствами, подписавшими Берлинский трактат. В Германии согласно приказу кайзера от 1 ноября 1912 г. было начато ускоренное снаряжение но-

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

вейшего линейного крейсера *Гебен* и легкого крейсера *Бреслау* с целью образования «дивизии Средиземного моря». 5 ноября оба корабля отправились по назначению.

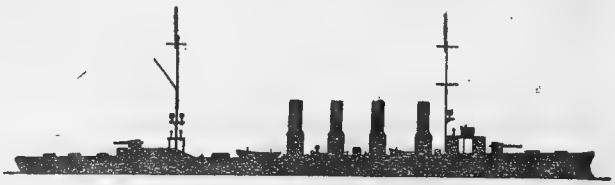
Начиная с 23 октября 1913 г., командующим «дивизией Средиземного моря» состоял к.-адм. Сушон. Дивизии был

Линейный крейсер *Гебен (Goeben)* (1911).

Водоизмещение 23 000 *т*. Длина 186 *м*. Скорость хода 29 узлов; вооружение 10—280 *мм*/50, 12—150 *мм*/45 12—88 *мм*/45,4 торп. аппарата. Личный состав 1 013 чел.

подчинен сводный отряд морской пехоты, находившийся в Скутари (Албания) для обеспечения безопасности правительства принца Вида.

Так как *Гебен* отправился в Средиземное море еще до окончания пробных испытаний и, кроме того, торпедное воору-



Легкий крейсер *Бреслау (Breslau)* (1911).

Водоизмещение 4 550 *т*. Длина 136 *м*. Скорость хода 27.6 узла; вооружение 12—105 *мм*/45, 2 торп. аппарата. Личный состав 373 чел.

жение его требовало дальнейших испытаний, а трубки в котлах сильно текли, намечалась его замена в октябре 1914 г. линейным крейсером *Мольтке* (*Moltke*). К середине 1914 г. *Гебен* мог надежно держать продолжительное время скорость не свыше 12 узлов, в лучшем случае—14 узлов и на очень короткий промежуток времени—20 узлов. При наличии таких скоростей корабль не был боеспособным, ввиду чего на нем был начат предварительный ремонт судовыми средствами. Главным условием для та-

кого ремонта являлось изготовление новых трубок особого образца, которые и были заказаны. После убийства австрийского наследника приходилось считаться с возможностью политических осложнений и связанным с этим полным использованием корабля, поэтому к ремонту крейсера приступила австрийская база Пола, где в работе принимали участие рабочие, присланные с германских судостроительных верфей. К началу войны удалось перемонтировать 4 460 трубок. В первые дни войны на продолжительных переходах *Гебен* мог развивать до 18 узлов, а 4 августа наибольший ход его равнялся 24 узлам (скорость хода на первоначальных пробных испытаниях доходила до 29 узлов; таким образом, достижения корабля далеко не соответствовали его возможностям). Легкий крейсер *Бреслау* находился в полной боевой готовности.

К концу июля *Гебен*, имея на борту командующего дивизией к.-адм. Сушона, стоял в австрийской базе Пола, а легкий крейсер *Бреслау*—в Дураццо, где с него был высажен отряд для охраны принца Вида и германского посла. На случай войны тройственного союза (Германия, Австрия, Италия) против двойственного (Россия, Франция) существовали определенные соглашения о совместном использовании военно-морских сил согласно единому плану и под главным командованием австрийского адм. Гауса. Портом стратегического развертывания военно-морских сил всех трех государств была назначена Мессина. К.-адм. Сушон договорился о подробностях соглашения с адм. Гаусом в октябре 1913 г. в Пола и с итальянским в.-адм. герц. Абруццким—в декабре 1913 г. в Александрии. В январе 1914 г. Сушон для большей уверенности имел еще одно совещание в Риме с начальником морского генерального штаба. Через морских агентов была достигнута полная согласованность между морскими генеральными штабами Берлина, Вены и Рима, были совместно выработаны сигнальная книга, тактические наставления, шифры и опознавательные сигналы.

В марте 1914 г. к.-адм. Сушон и адм. Гаус установили, что главной задачей морских сил явится воспрепятствование переброске алжирского (XIX) армейского корпуса во Францию. По ходатайству Сушона выполнение этой задачи

было возложено на германские корабли с придачею к ним итальянских легких крейсеров и эскадренных миноносцев. С этой целью крейсеры *Гебен* и *Бреслау* встретились 1 августа у Бриндизи и направились в Мессину, куда пришли 2 августа около полудня. Отряд морской пехоты в Скутари получил приказ присоединиться к местным австрийским войскам. В ночь с 1 на 2 августа с получением приказа о мобилизации корабли были приведены в боевую готовность. 2 августа морской генеральный штаб (*Admiralstab*) сообщил об открытии военных действий против России и о неизбежности войны с Францией.

В Мессине *Гебен* и *Бреслау* не только не нашли обещанных итальянских и австрийских кораблей, но итальянские власти первоначально даже препятствовали приемке угля. Однако, к вечеру 2 августа оба крейсера приняли полный запас угля. Никаких приказаний из Германии начальник дивизии не получал, поэтому он решил на собственную ответственность тотчас же по получении известий об объявлении войны Франции нанести удар по укрепленным пунктам посадки французских войск—Боне и Филиппвилю.

В ночь со 2 на 3 августа оба крейсера вышли из Мессины и направились 17-узловым ходом к точке, находящейся в 20 милях на *SW* от мыса Спартивенто (Сардиния) (карта 1). В полдень 3 августа командующий дивизией отдал следующий приказ:

> «1. Принять предварительные меры для затопления корабля с целью избежать при любых обстоятельствах передачи его в руки противника.
>
> 2. Сведения о противнике—смотри радиотелеграммы последних дней[1].
>
> 3. Задача: беспокоить противника, по возможности нанося ему потери в районе алжирского побережья и на коммуникации Бизерта—Тулон с целью воспрепятствовать перевозке войск в метрополию без принятия особых предохранительных мер большого масштаба.

[1] Радиограммы сообщали, что 2 августа открыты военные действия против России, что в Бизерте делаются приготовления к перевозке войск, что к Казабланке стягиваются войска и что надо ожидать военных действий со стороны английского флота.

4. Выполнение: утром на рассвете (около 4 ч. 30 м.) крейсеру *Гебен* быть у Филиппвиля, а крейсеру *Бреслау*—у Боны и, следуя под чужим флагом (русским), пытаться произвести разведку той и другой гавани. По поднятии германского флага—уничтожить артиллерийским огнем или торпедами неприятельские военные корабли, транспорты и погрузочные приспособления. Соблюдать экономию боевого запаса, не вступать в бой с береговыми батареями. Уйти из видимости берега *W*-м курсом, рандеву на меридиане Спартивенто (Сардиния).

Подпись—Сушон».

3 августа 18 ч. 19 м. из морского генерального штаба была получена радиограмма о начале войны с Францией. 4 августа в 6 час. *Гебен* под флагом к.-адм. Сушона подошел к Филиппвилю. Подход несколько задержался: для наблюдения за двумя подозрительными пароходами, вышедшими из порта, пришлось итти малым ходом (карта 1). С 6 ч. 08 м. до 6 ч. 18 м. крейсер обстрелял портовые сооружения 15-*см* фугасными снарядами. В 6 ч. 20 м. французская 22-*см* гаубичная батарея открыла огонь по крейсеру, но попаданий не достигла. *Гебен* отошел затем курсом на *W*; отойдя из пределов видимости берега, крейсер повернул на *NO*. *Бреслау* подошел к Боне на рассвете; маяк горел, и подход прошел без затруднений (карта 1, доп. карта А). За молами находилось несколько пароходов, и *Бреслау*, следуя вдоль портовых сооружений, открыл по ним огонь. Снаряды ложились хорошо. Была также обстреляна сигнальная станция, находившаяся к северу от порта в горах, затем стрельба была прекращена. По предварительным сведениям порт имел вооружение из шестнадцати 21-*см* гаубиц; однако, ответа на обстрел не последовало. В обоих портах стрельбою германских кораблей были нанесены повреждения портовым сооружениям и судам, вызваны пожары и взрывы. В Филиппвиле пострадали также французские войска[1]. Французские радиостанции открыто телеграфировали об обстреле обоих портов и об уходе кораблей в *W*-ом направлении. Главнокомандующий фран-

[1] René La Bruyère. «Deux armées de guerre navale».

цузскими военно-морскими силами в.-адм. Буэ-де-Лаперер находился с частью своего флота в непосредственной близости (что *Гебен* и *Бреслау* установили по радиопереговорам). Получив известие из Боне и Филиппвиля и считая Оран и Алжир под угрозой, он направил туда все свои силы и задержал выход транспортов с войсками. Затем, наперекор приказам из Парижа, он из транспортов организовал конвои, которые поручил охране военных кораблей. Вследствие этих распоряжений прибытие XIX армейского корпуса во Францию запоздало на 3 дня[1].

Таким образом, результат смелого набега обоих германских крейсеров оказался довольно значительным.

Еще на походе к алжирским берегам, в 2 ч. 35 м. 4 августа на крейсерах приняли радио из Науена:

> «3 августа заключен союз с Турцией. *Гебену* и *Бреслау* итти немедленно в Константинополь. Морской генеральный штаб».

Это важное известие первоначально не отразилось на решениях, принятых командующим дивизией. Теперь же, потревожив неприятеля обстрелом портов и транспортов, можно было приступить к выполнению приказа. Незадолго до подхода к алжирскому побережью радиостанция обнаружила близость французских линейных кораблей *Дантон* (*Danton*) и *Декарт* (*Descartes*)[2], поэтому нужно было спешить. Превосходство в силах на стороне англичан и французов было подавляющее. Их морские силы состояли из 15 линейных кораблей, 3 линейных крейсеров, множества броненосных и легких крейсеров, 8 флотилий эскадренных миноносцев, подводных лодок и кораблей специального назначения. При таких обстоятельствах было важно прорваться скорейшим и кратчайшим путем, чтобы к моменту выступления Англии быть возможно ближе к Дарданеллам.

Однако, использовать эту несомненно благоприятную обстановку в данный момент было невозможно. Неисправ-

---

[1] Отчет следственной комиссии адм. Бьенемэ, обсужденный в газете «Dépêche Coloniale» и других газетах.

[2] *Декарт*—легкий крейсер.—Прим. перев.

ность котлов флагманского корабля значительно уменьшила район действия отряда, и расстояние до Дарданелл в 1 150 миль не могло быть покрыто без дополнительной погрузки угля нормальным крейсерским ходом и при условии нахождения в боевой готовности (т. е. имея все вспомогательные механизмы под парами). Поэтому Сушон решился на выбор более дальнего (на 50 миль) пути через Мессинский пролив, с тем чтобы в Мессине принять полный запас угля. В то время как *Гебен* направлялся в Мессину, к моменту соединения с *Бреслау* (10 ч. 15 м.) с *Ost* показались английские линейные крейсеры *Индефатигэбл* (*Indefatigable*) и *Индомитэбл* (*Indomitable*), шедшие полным ходом на *W* (карта 1). Германские и английские корабли отошли уже друг от друга на дистанцию около 9 000 *м* (49 каб.), когда вдруг английские крейсеры повернули за *Гебеном* (10 ч. 35 м.). Сушону ничего не было известно о намерениях Англии, кроме содержания радиограммы, полученной 3 августа в 6 ч. 12 м. и гласившей: «Опасаться враждебных действий со стороны английских морских сил», и сообщения морского генерального штаба от 2 августа о вероятности выступления Англии против Германии; далее 3 августа в полдень он узнал по радио, что 30 июля английский средиземноморский флот принял спешным порядком на Мальте уголь и боевые запасы. Поэтому, когда корабли расходились контркурсами, *Гебен* был готов открыть огонь. Внешне эта готовность ничем не проявилась; орудия оставались в положении «по-походному». Следуя за *Гебеном*, английские крейсеры оживленно вели радиопереговоры и вскоре получили подкрепление в виде легкого крейсера *Дублин* (*Dublin*) и других крейсеров, следовавших вне дальности обстрела. Командующий дивизией стремился отделаться от этих спутников и ни в коем случае не дать им заметить неисправность котлов на *Гебене*. Основным условием удачи прорыва в Дарданеллы он считал сохранение веры в *Гебена*, как в самый быстроходный корабль на средиземноморском театре; поэтому он приказал увеличить ход. Но чтобы осуществить этот приказ, надо было перегрузить уголь из далеко лежащих и трудно достижимых запасных угольных ям. Эту работу выполняла строевая команда боевой вахты, ввиду чего на слу-

чай боя пришлось бы располагать лишь подвахтенными строевыми боевой вахты; поминутно сдавал то один, то другой котел; иногда из строя выходило до трех котлов одновременно, вследствие чего каждый раз происходила потеря пара, угля и котельной воды. Благодаря внимательности прекрасно подготовленной машинной команды удалось избежать несчастных случаев. Только на следующее утро в одной из угольных ям найден был мертвым один из матросов: он умер от переутомления. На очень короткий промежуток времени, преодолев все эти страшные затруднения, удалось достичь 24-узлового хода. Английские источники[1] указывают, что *Гебен*, заново отремонтированный, развил скорость хода, на 2 узла превышавшую его официальную пробную скорость (следовательно, он должен был бы итти со скоростью 31 узел). Однако, графики, основанные на записи числа оборотов в машинном журнале, показывают, что лишь на короткое время поддерживалось число оборотов, соответствовавшее 24-узловому ходу; в остальном же *Гебен* развивал следующие скорости: с 8 час. до 12 час.—в среднем 17 узлов; с 12 час. до 20 час.—в среднем 22,5 узла. Несмотря на то, что по официальным данным английские крейсеры на пробных испытаниях развили до 26 узлов, во время погони они дали значительно меньшую скорость, чем *Гебен*. Англичане объясняют такой плохой результат некомплектом машинной команды и обрастанием подводной части корпуса; однако, у *Гебена* последняя очистка подводной части также имела место 10 месяцев тому назад.

Английские линейные крейсеры понемногу отставали и в 15 ч. 50 м. скрылись из виду; только легкий крейсер *Дублин* еще держался в пределах видимости. Английские крейсеры планомерно пытались оказывать помеху радиопереговорам *Гебена* с береговыми радиостанциями. В 15 ч. 50 м. *Бреслау* полным ходом направился в Мессину, чтобы подготовить для *Гебена* приемку 1 500 *т* угля. В 21 час видимость ухудшилась, и легкий крейсер *Дублин* потерялся из виду. Вскоре *Гебен* заметил впереди по

---

[1] Corbett, Naval operations, v. I, стр. 57 (Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I.—Прим. перев.).

курсу эскадренные миноносцы. Прошло несколько минут страшного напряжения, прежде чем выяснилось, что это итальянцы, которые, повидимому, занимались маневрами. *Гебен* уменьшил ход до 15 узлов.

5 августа в 5 ч. 6 м. *Бреслау* стал на якорь на мессинском рейде, а *Гебен*—в 7 ч. 45 м. Последний с 6 ч. 10 м. сопровождался 5 итальянскими эскадренными миноносцами, причем 3 из них шли впереди и 2—в кильватер. Оба крейсера сейчас же начали приемку угля. К 11 ч. 30 м. 6 августа *Гебен* принял с германских пароходов *Генераль* (*General*), *Мудрос* (*Mudros*), *Кеттентурм* (*Kettenturm*) и *Амбрия* (*Ambria*) и с угольных барж фирмы Гуго Стиннес 1 580 *т* угля, а *Бреслау* к 12 ч. 25 м.—495 *т* с германских пароходов *Амбрия* и *Барселона* и с барж фирмы Стиннеса. Уголь, доставленный фирмой Стиннес, частично перегружался с английского парохода *Уилстер* (*Wilster*); уголь этот был предназначен для какой-то английской фирмы, но представителю Гуго Стиннеса, несмотря на протесты английского консула, удалось предоставить его в распоряжение Средиземноморской дивизии. Во время стоянки оба корабля приводились в боевую готовность: весь лишний инвентарь свозился с корабля, удалялось все опасное в пожарном отношении, пополнялись запасы провианта и прочих материалов с германских торговых судов. Для этой цели особенно полезным оказался пароход *Генераль*, подготовленный к отходу в Германскую Восточную Африку. Военнообязанным личным составом торговых судов некомплект экипажа крейсеров был пополнен до полного комплекта, предусмотренного по мобилизации; кроме того, был открыт прием добровольцев. Несмотря на переутомление личного состава, во время стоянки работы продолжались до последней секунды. Погрузка угля протекала медленно, так как пароходы не были приспособлены для быстрой подачи его. День и ночь стояла безветреная августовская жара. При закрытых иллюминаторах и полупортиках и при прогретых турбинах и вспомогательных механизмах жара во внутренних помещениях корабля становилась невыносимой. Личный состав страдал от пота и грязи. Уже три дня он нес вахту по боевому расписанию; при этом команда то принимала уголь, то перегружала его. Ночью на раскален-

ном корабле матросы и офицеры не получали освежающего сна и падали, как мухи. В полдень 6 августа погрузка угля и другие работы были приостановлены, чтобы дать личному составу несколько часов отдыха; перед уходом команде необходимо было хоть помыться, чтобы приобрести боеспособность и трудоспособность, имея в виду предстоящий бой.

* *
*

До прихода в Мессину к.-адм. Сушон был осведомлен о поведении Англии вышеупомянутыми радио (стр. 23). Вскоре по прибытии в Мессину, 5 августа в 9 ч. 37 м., им была получена радиограмма от морского генерального штаба: «4 августа Англия объявила Германии войну». Имелись сведения, что Италия не примет участия в войне на стороне среднеевропейских держав. Германский морской атташе в Риме 5 августа телеграфировал начальнику дивизии: «Несмотря на расторжение союза, Италия нейтральна. Надеется этим вызвать нейтралитет Англии. Утверждает, что мобилизация грозит революцией. Морское министерство смущено, отношение к нам пока доброжелательное».

Итальянское правительство с самого начала препятствовало пополнению запасов провианта и угля. Уже 1 августа, т. е. до объявления войны Россией, Италия запретила всем своим портам предоставление топлива и провианта. Если обоим германским крейсерам удалось дважды пополнить свои запасы в Мессине, то этим они обязаны исключительно решительному выступлению, непреклонной энергии и дипломатическим способностям своих офицеров. Переговоры были облегчены тем, что у Сушона с высшим морским начальством в Риме и Мессине были личные отношения, которые он имел привычку завязывать и поддерживать еще в мирное время. 2 августа он получил разрешение от морского министра на приемку угля из немецкого угольного склада Гуго Стиннеса; однако, это разрешение пришло на корабль в столь поздний час, что в этот день его нельзя уже было использовать. 4 августа вечером Сушон сообщил морскому министру, что на следующее утро использует полученное разрешение, но 5 августа снова

возникли затруднения, и лишь в 15 ч. этого дня он получил телеграмму от министра иностранных дел: «угольная погрузка разрешена в последний раз». Итальянское правительство также весьма заблаговременно запретило шифрование телеграмм. Но радиостанции было труднее прибрать к рукам, чем телеграф, и в передаче шифрованных радио не было перебоев.

5 августа в 20 ч. 30 м. на флагманский корабль прибыло 4 итальянских офицера с письмом от коменданта мессинских укреплений. В этом письме комендант напоминал, что согласно нормам международного права стоянка в нейтральной гавани ограничивается 24-часовым сроком, за исключением чрезвычайных случаев. Отвечая коменданту устно и письменно, Сушон изложил свою точку зрения: 1) срок стоянки им учитывается с момента получения разрешения на погрузку угля (т. е. с 15 час. 5 августа); 2) он выйдет из гавани не ранее окончания приемки необходимого количества угля, но не позднее 19 час. 6 августа. В заключение Сушон отметил, что ограничение стоянки в иностранном порту 24-часовым сроком не диктуется международным правом, а является лишь английской точкой зрения; нормальный срок—трое суток.

Сушон не надеялся на помощь союзного австро-венгерского флота. Тем не менее он счел своим долгом осведомить австрийское правительство и морское командование о своем стесненном положении и попросить о вооруженной помощи. 5 августа в 2 ч. 12 м. он передал по радио адм. Гаусу в Полу: «Настойчиво прошу вас как можно скорее выручить *Гебен* и *Бреслау*, находящиеся в Мессине. Английские крейсеры держатся у Мессины, французских сил здесь нет. Когда можно ждать вашего подхода в район Мессины, чтобы выйти вам навстречу?» Еще ранее, в 1 ч. 26 м., была послана германскому морскому агенту в Вене следующая радиограмма: «Английские крейсеры препятствуют выходу *Гебена* и *Бреслау* из Мессины. Считаю крайне необходимой посылку австрийских кораблей к Мессине. Французы находятся в западной части Средиземного моря». О том же Сушон передал радио в морской генеральный штаб в Берлине, который 5 августа в 9 час. сообщил, что Австрия поставлена им в известность. Первым ответом на запросы

Сушона явилась телеграмма из морского генерального штаба: «Помощь Австрии очень сомнительна», и в тот же день в 21 ч. 25 м. сильно искаженная радиограмма от адм. Гауса, которая так и не была разобрана. Но из нее было ясно, что австро-венгерский флот на помощь не придет. Германский морской агент телеграфировал 6 августа в 14 ч. 30 м. из Вены: «Австрия отказала в помощи, так как помощь опоздает». В письме к начальнику германского морского генерального штаба адм. Полю австрийский командующий флотом пытался объяснить причины, «заставившие его принять несказанно горькое решение и отказать адм. Сушону в помощи и таким образом снять с себя и с австро-венгерского флота тяжелый упрек в том, что последний без особо уважительной причины оставил своих храбрых собратьев по оружию в исключительно критическом положении». Причина, очевидно, состояла в неготовности флота: общая мобилизация началась только 4 августа. Свои силы, состоявшие из 3 линейных кораблей типа *Тегеттгоф* и 3—типа *Радецкий*, 2 броненосных крейсеров и около десятка эскадренных миноносцев, адм. Гаус считал недостаточными для встречи с английскими и французскими силами у Мессинского пролива; Австрия еще не объявила войны Англии, но ее помощь германским кораблям была равносильна объявлению войны. Вена вела переговоры с послами враждебных государств и таила еще надежды на нейтралитет Англии по отношению к Австрии. Адм. Гаус не мог действовать без разрешения своего правительства. Он выставил также и причины военного характера. Понятны также и следующие строчки из письма Гауса к Полю: «попытка помочь *Гебену* привела бы только к гибели двух наших сильнейших дивизий линейных кораблей, ядра нашего флота, и тем самым могла бы только повредить нашему общему делу». Война России была объявлена только 6 августа. Англия же объявила войну 11 августа. При данном ходе событий выступление австрийского флота фактически не отразилось бы на успехе прорыва.

Командующий английскими морскими силами Средиземного моря, адм. Берклей-Милн получил 27 июля от адмиралтейства из Лондона известия о напряженном политическом положении; телеграмма от 29 июля о «близкой

опасности войны» заставила его стянуть свои силы к Мальте и пополнить запасы угля и снабжения.

На следующий день он получил известие, что Италия, повидимому, останется нейтральной и что он не должен уделять серьезного внимания австрийскому флоту до выяснения поведения Австрии. На английские средиземноморские силы возлагалась главная задача—оказывать помощь Франции при перевозке ее африканской армии. Для этого Берклей-Милну рекомендовалось занять господствующую позицию на Средиземном море и принять все меры к вступлению в бой с каждым быстроходным германским кораблем (особенно *Гебеном*), который мешал бы переброске войск. Однако, при данной обстановке ему предписывалось избегать боевых столкновений с превосходными неприятельскими силами, исключая случая участия в общем бою совместно с французским флотом. 2 августа адм. Милн получил на Мальте известие о критической обстановке; сообщалось, что на нейтралитет Италии можно рассчитывать, что с главными силами ему надлежит оставаться на Мальте, выслав 2 линейных крейсера для наблюдения за *Гебеном*, а крейсеры и эскадренные миноносцы—для наблюдения за входом в Адриатическое море, местонахождение *Гебена* и *Бреслау* было неизвестно, но предполагалось, что они или в Таренте, или в Мессине. В этот же день английский адмирал получил предписание войти в связь с французским морским командованием. Эту связь не удалось наладить по радио, ввиду чего Милн выслал легкий крейсер *Дублин* в Бизерту с письмом к французскому адмиралу. Этот случай характеризует состояние радиосвязи между англичанами и французами. Совершенно иное мы видим на германской стороне. Сушон до начала войны постоянно переговаривался по радио с австрийским, итальянским и английским морским командованием. *Гебен* часто помогал и постоянно содействовал связи между многими из средиземноморских радиостанций. Несмотря на постоянную помеху со стороны неприятеля, Средиземноморская дивизия и после объявления войны ни разу не теряла радиосвязи с Германией.

3 августа в 20 ч. 30 м. Милн получил приказ срочно выслать оба линейных крейсера к Гибралтарскому проливу,

чтобы воспрепятствовать *Гебену* покинуть Средиземное море. В этот же вечер он получил известие о начале войны между Францией и Германией. В 17 час. 4 августа пришел приказ: обоим линейным крейсерам принудить *Гебен* к бою в случае атаки последним французских транспортов. Надо заметить, что упомянутые приказы давались адмиралтейством до объявления войны Германии и до предъявления ультиматума. Вечером 4 августа пришло известие, что Англия предъявила Германии ультиматум, срок которого истекал в полночь; второе сообщение, полученное в тот же день в 19 час., гласило, что Италия объявила нейтралитет, и согласно условиям декларации ни один корабль воюющих сторон не имел права входить в пределы 6-мильной полосы территориальных вод. Отсюда адм. Милн сделал вывод, что Мессинский пролив закрыт как для него, так и для Сушона, и последний будет поэтому вынужден следовать на *W*. В 1 ч. 15 м. 5 августа Милн получил предписание открыть военные действия против Германии.

Глава II

ПРОРЫВ В ДАРДАНЕЛЛЫ

Посылка угольных транспортов. Оперативный приказ для похода на Восток. Контрприказ из Берлина. Решение к.-адм. Сушона. Выход из Мессины. *Глостер* в дозоре. Диспозиция крейсеров адм. Трубриджа. Ночные события. Бой между *Бреслау* и *Глостером*. Дозорный корабль скрывается из виду. Приемка угля у Денузы. Пароход *Генераль* посылается в Смирну. Выход *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы.

Во время пребывания в Мессине Средиземноморская дивизия имела очень немного сведений о неприятеле, если не считать массы непроверенных известий в прессе, которые были явно преувеличены. Из этих сведений Сушон мог только заключить, что в Адриатическом море имеются неприятельские силы и что оба входа в Мессинский пролив охраняются. Первое более достоверное сведение было получено из Берлина, от морского генерального штаба: «Английская эскадра в Адриатическом море». Германский консульский агент в Милаццо устно сообщал: «эскадренные миноносцы—у северного выхода из Мессинского пролива, у Липарских островов». 6 августа в 11 час. из морского генерального штаба пришло следующее известие: «Министр снял запрещение прохода Мессинским проливом».

Два обстоятельства заставляли Сушона принять меры к обеспечению возможности пополнения запасов топлива в пути: во-первых, уголь, принятый в Мессине, по своему качеству не являлся лучшим для военных кораблей и, во-вторых, вследствие переутомления личного состава и особых условий погрузки с не приспособленных для этой цели торговых судов не удалось заполнить угольных ям.

Доставка топлива была обеспечена следующими мероприятиями: через доверенное лицо были направлены в определенные места рандеву транспорты с углем (один с 800 *т* угля к мысу Малеас, второй—к острову Санторин, третий—к Чанаку в Дарданеллах), а пароходу германской восточно-африканской линии *Генераль*, вызванному уже 2 августа в Мессину и тотчас же по приходе поступившему в распоряжение Сушона, было приказано следовать в Дарданеллы одновременно с дивизией, но окольными путями.

Для выхода из Мессины адмирал отдал следующий приказ:

«1. Сведения о противнике—неопределенные. Я считаю, что неприятельские силы находятся в Адриатическом море и что оба выхода из Мессинского пролива охраняются.

2. Намерение—прорваться на *Ost* и сделать попытку достигнуть Дарданелл.

3. Выполнение—*Гебен* выходит в 17 час., ход 17 узлов; *Бреслау* следует в расстоянии 5 миль, с наступлением темноты—сближается. Первоначально я попытаюсь произвести впечатление прорыва в Адриатическое море; если это удастся, то ночью внезапно поверну вправо и полным ходом направлюсь к мысу Матапан, чтобы достичь выигрыша во времени и по возможности освободиться от соприкосновения с неприятельским дозором.

4. Угольный транспорт согласно моим приказам будет находиться с 8 августа у мыса Малеас, с 10 августа—один транспорт в 20 милях к *S* от острова Санторин, второй транспорт—у Чанака.

5. Пароход *Генераль* выходит в 19 час, следует под сицилийским берегом и пытается достичь острова Санторин. В случае захвата неприятелем по возможности доносит об этом по радио. Не получая от меня дальнейших приказаний, запрашивает таковые у яхты *Лорелей* во второй день своего пребывания у острова Санторин, по телеграфному адресу «Бовалор (Bowalor), Константинополь».

Подпись: Сушон».

Приказ был отдан 6 августа в 10 ч. 30 м., а в 11 час. пришла телеграмма из морского генерального штаба от 5 авгу-

ста с отменой предыдущей директивы: «по причинам политического характера вход в Константинополь в настоящее время еще невозможен».

Таким образом, перед Сушоном стоял ответственнейший вопрос: держаться ли ему, несмотря ни на что, своего намерения войти в Дарданеллы или (что было бы проще всего и соответствовало желанию начальника морского генерального штаба в Берлине) прорваться в Адриатическое море. Он достаточно хорошо понимал политическое положение и достаточно хорошо лично знал турецких политиков; поэтому ему казалось вполне вероятным вовлечь Турцию в войну на германской стороне. Он считал, что вход двух германских крейсеров в Дарданеллы поставит Турцию в стесненное положение, которое приведет к нарушению ее нейтралитета и повлечет ее вступление в войну против России и Англии. Для него было ясно, что возможная победа России и Англии равносильна гибели Турции, по крайней мере Европейской Турции. Он сознавал, что лучшие и светлейшие головы в турецком кабинете—Талаат и Энвер—чувствуют то же самое. Сушон принял без колебаний окончательное решение ничего не менять в отданном им приказе о прорыве в восточную часть Средиземного моря. Смысл полученной телеграммы подсказывал ему, что позднее можно будет пройти в Константинополь и тем самым распространить военные действия на Ближний Восток и на Черное море. Он стремился как можно дольше не появляться в Адриатике, боясь на все время войны попасть в оковы вероятной пассивности австрийцев. Отдачи первого приказа о прорыве в Константинополь добился у кайзера ген.-адм. Тирпиц наперекор желанию начальника морского генерального штаба адм. Поля. Отмена этого приказа была результатом представлений министерства иностранных дел. Теоретически возможный прорыв *Гебена* через Гибралтарский пролив не обещал успеха из-за неудовлетворительного состояния его котлов.

6 августа в 17 час. *Гебен* вышел из Мессины, а в 17 ч. 20 м. *Бреслау* последовал за ним (карта 1). Сравнительно ранний выход был обусловлен желанием иметь в запасе время, а также необходимостью еще засветло показать, что крейсеры направляются в Адриатическое море. Невозможно

было скрыть от личного состава опасность положения, зато тем торжественнее ощущалось всеми твердое и спокойное сознание долга. То, что тогда писала пресса о выступлении обоих кораблей в «поход смерти», в большей своей части было плодом фантазии итальянских корреспондентов. Не было и речи о составлении завещаний. Командующий дивизией лично совершенно не сомневался в удаче прорыва.

Едва корабли успели выйти из Мессинского пролива, как в 18 ч. 5 м. согласно ожиданиям был обнаружен легкий крейсер, в котором опознали английский легкий крейсер типа *Уэмот* (*Weymouth*)[1], сначала державшийся на траверзе справа от курса, а затем повернувший за *Гебеном* и *Бреслау*. Только впоследствии из газет выяснилось, что это был легкий крейсер *Глостер* (*Gloucester*). В 20 ч. 15 м. *Бреслау* получил приказание оттеснить дозорный крейсер, чтобы дать возможность *Гебену* сделать намеченное уклонение на *S*. Ночь была тихая, очень ясная, с полной луной, при свете которой далеко были видны густые клубы дыма, выпускавшиеся германскими кораблями из-за плохого угля. Судя по оживленным и громким радиопереговорам английских военных кораблей, надо было предполагать, что их было довольно много поблизости. Для того чтобы отвлечь английский крейсер, *Бреслау* склонился к *N*. *Гебен*, наоборот,—к *S*. Таким образом, *Бреслау* находился между двумя кораблями, и расстояние между ним и *Гебеном* увеличивалось. Около часа спустя английский крейсер заметил, что *Гебен* следует южнее; тогда он круто повернул на *Гебена*. *Бреслау* последовал за этим маневром, чтобы сохранить свое положение между двумя кораблями. В 21 ч. 20 м. Сушон уклонился к востоку и взял курс на мыс Матапан. С этого момента началась планомерная помеха английским радиопереговорам, которые до тех пор

---

[1] Ошибка в опознании неприятельского крейсера имела существенное значение: артиллерия крейсера *Уэмот* состояла из восьми 150-*мм* орудий, а крейсера *Глостер*—из двух 150-*мм* и десяти 100-*мм*; таким образом, первый из них имел значительное артиллерийское преимущество перед *Бреслау*, в то время как со вторым они имели почти одинаковое артиллерийское вооружение.—Прим. перев.

ничем не нарушались. Надо думать, что благодаря этому донесение о перемене курса *Гебеном* опоздало на добрые полчаса, что дало германским кораблям значительный выигрыш преимущества в движении на восток. Однако, оттеснить английский крейсер не удавалось; этого можно было достичь только, если бы *Бреслау* атаковал его и нанес ему повреждения, которые лишили бы его возможности следовать дальше. Но бой между легкими крейсерами был нежелателен по двум причинам: 1) английский крейсер считался вооруженным 150-*мм* артиллерией, т. е. его принимали за крейсер, более сильный в артиллерийском отношении, и 2) германским кораблям было необходимо прорваться с наименьшими повреждениями и не навлекая более на себя неприятельских сил. Ночной артиллерийский бой с применением прожекторов несомненно привлек бы дальнейшие неприятельские корабли. Командир *Бреслау* должен был считаться с тем, что адм. Милн, соответственно осведомленный английским консулом в Мессине, находится поблизости со своими линейными крейсерами.

Английский младший флагман к.-адм. Трубридж держался с 4 броненосными крейсерами Дифенс (*Defence*), *Уориор (Warrior)*, *Дьюк ов Эдинборг (Duke of Edinburgh)*, *Блэк Принс (Black Prince)* и эскадренными миноносцами перед Отрантским проливом, когда узнал, что германские корабли вышли из Мессины и взяли курс на Адриатическое море. Только после полуночи ему стало ясно, что неприятель изменил курс. Он попробовал начать преследование в направлении на юг, думая преградить ему путь, но в 3 ч. 50 м. 7 августа отказался от этого намерения, не имея права покинуть вход в Адриатическое море и не получая приказания оказать поддержку *Глостеру*. Правильность предположения, что кроме *Глостера* поблизости находились еще другие английские корабли, скоро подтвердилась. 7 августа в 12 ч. 50 м. *Бреслау* заметил на курсовом углу 40° правого борта крейсер и 2 эскадренных миноносца. *Бреслау* повернул на 5 румбов влево, оставив тем самым неприятеля за кормой; неприятель последовал за *Бреслау*. Постепенно *Бреслау* перешел на прежний курс, дал полный ход и в 3 ч. 20 м. потерял преследователей из виду. Это был английский легкий крейсер *Дублин* с двумя

эскадренными миноносцами, которые, идя с Мальты, получили приказ от адм. Милна и Трубриджа об атаке неприятеля. Свою неудачу *Дублин* объяснял в донесении следующим образом: зная из обмена сигналами с *Глостером*, что за *Бреслау* находится *Гебен*, он попытался выйти вперед для атаки последнего. Однако, все его поиски были тщетными. Эта неудача показывает, как мало соответствовала боевым требованиям подготовка англичан в вопросах тактики торпедного оружия в начале войны. Действительно, обстановка была самая благоприятная: 2 крейсерам приходилось наводить эскадренные миноносцы на две спокойно идущие и сильно дымящие большие цели в тихую, безоблачную и лунную ночь.

Утром 7 августа *Гебен* установил, что неприятельский крейсер попрежнему держится в пределах видимости. Поэтому *Бреслау* получил приказание вклиниться между *Гебеном* и неприятелем. *Бреслау*, шедшему головным, для выполнения этого приказания пришлось сначала повернуть на 180° и затем уже войти в интервал между *Гебеном* и *Глостером*, державшимся далеко за кормою первого. Дистанция между *Бреслау* и неприятелем изменялась в пределах 15—13 *км* (82—72 каб.). Около полудня неприятельский крейсер сблизился, и командир *Бреслау* решил атаковать его. На соответствующий запрос последовал ответ командующего дивизией «выждать приказа об атаке». Сушон имел намерение зайти на *Гебене* в засаду за остров Китеру с тем, чтобы *Бреслау*, завязав бой с *Глостером* и оттянув его на Ost, дал возможность *Гебену* неожиданно вступить в бой. Однако, сам *Глостер* открыл огонь по *Бреслау* (карта 1, доп. карта Б) на дистанции 11—13 *км* (60—72 каб.). Корабли обменялись несколькими залпами. *Гебен* тотчас повернул назад, чтобы принять участие в бою; заметив его, английский крейсер отошел. *Бреслау* получил попадание в броневой пояс правого борта, в средней части корабля, не причинившее никаких повреждений. Английские снаряды ложились хорошо; но и *Бреслау*, несмотря на очень большую дистанцию для его 105-*мм* орудий, стрелял с успехом. Отчетливо было видно, как на верхней палубе английского крейсера поднимались черные клубы дыма. Английские газеты сообщали впослед

ствии, что *Глостер* получил пробоину в палубе. В 13 ч. 47 м. огонь прекратился. Продолжая дальнейший путь, *Бреслау* обнаружил, что английский дозорный крейсер снова следует за ним; только в 16 ч. 37 м. последний потерялся из виду, и германские корабли освободились от назойливого спутника. Несмотря на похвальное упорство, английскому крейсеру не удалось навлечь на них превосходные английские силы[1].

Германские корабли вошли в Эгейское море и держались вне видимости с суши, вдали от главных морских путей, до встречи с первым из трех заказанных угольщиков. Тут оправдалась основательность приготовлений, имевших в виду все возможные при военной обстановке случаи. Несмотря на затрудненную связь, у мыса Малеаса находился наготове под видом греческого каботажного парохода германский пароход *Богадир* (*Bogadir*), принявший уголь в Пирее. *Бреслау* было поручено тотчас же передать на пароход приказание следовать в бухту Руза на острове Денуза. Проходивший под самым берегом переполненный французский пассажирский пароход был оставлен без внимания, чтобы не терять времени и не нарушать нейтралитета Греции. 9 августа в 5 ч. 32 м. *Гебен* встал на якорь в пустынной бухте на восточном берегу острова Денуза. *Бреслау* последовал за ним в 8 ч. 44 м. На возвышенности был установлен сигнальный пост с целью немедленного сообщения о приближении каких-либо кораблей. Крейсеры находились в получасовой готовности. В 15 ч. 45 м. в бухту вошел и угольщик, которым руководил офицер с *Бреслау*; он ошвартовался у борта *Гебена*, в то время как *Бреслау* снялся с якоря и ошвартовался у другого борта парохода. Всю ночь до 5 час. 10 августа шла погрузка угля. *Гебен* принял 415 *т*, а *Бреслау*—150 *т*.

Установить радиосвязь с Константинополем не удалось. Афинская радиостанция, находившаяся в руках французов, отказывалась передавать туда телеграммы, ссылаясь на нейтралитет Греции. Для выяснения возмож-

[1] Английская версия обстоятельств прорыва *Гебена* и *Бреслау* изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, т. I, гл. III (русский перевод М. Л. Бертенсона).—Ред.

ности входа в Дарданеллы пароход *Генераль* был послан в Смирну; оттуда ему предстояло войти в телеграфную связь с Константинополем. *Генераль* вышел из Мессины 6 августа в 19 час. под командой энергичного и осторожного кап. Фидлера; он быстро прошел вдоль сицилийского берега мимо Катании и Сиракуз и взял курс на *SO*, чтобы как можно скорее пересечь опасный и часто посещаемый, доступный неприятельским военным кораблям Сицилийский пролив. Ввиду того что черно-бело-красные марки на трубах германской восточно-африканской линии при исключительно прозрачном воздухе уже издалека выдавали неприятельским крейсерам национальность парохода, трубы и вентиляторы за ночь перекрасили в черный цвет, и с рассветом *Генераль*, наружно напоминая голландский почтовый пароход Роттердамского Лойда, мирно совершал свой путь в Порт-Саид. Перехваченная незашифрованная радиограмма агентства английского пароходства *P & O* (*Peninsular and Oriental Steamship Company*) своему пароходу *Персия* (*Persia*), шедшему из Порт-Саида на родину, указывала на необходимость держаться много южнее общепринятого курса, принимая во внимание, что германские военные корабли находятся в пути в восточной части Средиземного моря. Это обстоятельство побудило *Генераля* к постепенному изменению своего курса на *NO*, в сторону Крита. От *Гебена* не было до сих пор никаких известий. Накануне вечером, около 10 час., далекие раскаты грома, доносившиеся с Ost, были ошибочно приняты за стрельбу, и невольно возникла тревожная мысль, что оба корабля сражаются с неприятелем и, может, быть уже погибли. Тем неожиданнее был для *Генераля* вызов по радио в полдень 7 августа с флагманского корабля, которому он смог сейчас же ответить. Вскоре было получено приказание итти не к острову Санторин, а к турецкому острову Чесма, лежащему в районе входа в Смирнский залив; однако, и эта директива была изменена 8 августа, когда конечной целью *Генералю* была назначена Смирна. Несмотря на то, что на *Генерале* не имелось карт этого района, ему удалось благополучно миновать поставленные при входе в бухту минные заграждения и еще до полудня 9-го августа войти в Смирнский порт. Здесь, через посредство

германского генерального консула, была передана следующая телеграмма Сушона:

> «Бовалор (*Лорелей*)—Константинополь. Военная обстановка требует моего выступления против неприятеля на Черном море. Примите крайние меры, чтобы я во что бы то ни стало мог пройти проливы с разрешения турецкого правительства, в крайнем случае без официального соглашения. Нахожусь 7 августа мыс Матапан. Тотчас же установите радиосвязь. *Гебен*».

В конце концов удалось наладить связь с Константинополем через Константцу и сообщить свое новое местонахождение—«Эгейское море». Через *Генераля* сообщили в морской генеральный штаб о восстановлении радиотелеграфной связи. 10 августа в 1 час от парохода *Генераль* была получена следующая радиограмма:

> «Входите. Требуйте капитуляции крепости. Дарданеллах взять лоцмана для проводки через заграждения».

10 августа в 5 ч. 45 м. *Гебен* и *Бреслау* снялись с якоря и 18-узловым ходом направились к Дарданеллам. Они следовали в полной боевой готовности, намереваясь в случае необходимости форсировать вход в Дарданеллы и наудачу обойти минные поля у европейского берега. В 12 ч. 10 м. Сушон получил из Германии радио:

> «От морского генерального штаба, 9 августа. Весьма важно, чтобы *Гебен* как можно скорее вошел в Дарданеллы. Получение подтвердить».

Эта важная радиограмма, отправленная командующему Средиземноморской дивизией, дошла к последнему на 11 час. позднее приказа о входе в Дарданеллы, переданного по радио через *Генераля*.

В 17 час. 10 августа флагманский корабль у мыса Геллес поднял лоцманский флаг; в ответ турецкий эскадренный миноносец поднял сигнал «следовать за мной». В 17 ч. 17 м. дружески встреченные *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы и в 19 ч. 35 м. стали на якорь у Чанака. В 21 час турецкий офицер сообщил, что перед Дарданеллами замечен иностранный военный корабль.

В 15 ч. 35 м. пароход *Генераль* получил приказание тотчас же итти в Чанак. Поэтому он оставил готовый для приемки уголь и вышел из Смирны, предварительно выждав ухода итальянских и английских почтовых пароходов. Турецкие сторожевые корабли с наступлением темноты ушли со своих позиций, ввиду чего *Генералю* пришлось проходить через минные заграждения без лоцмана. Во время ночного плавания *Генераль* держался вплотную к темным откосам острова Митилена и беспрепятственно достиг на следующее утро входа в Дарданеллы.

Глава III

ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ОБОИХ ПРОТИВНИКОВ

Действия французских морских сил. Состав английских соединений. Действия к.-адм. Трубриджа. Недочеты в неприятельской радиосвязи. Вмешательство английского адмиралтейства. Предположения к.-адм. Сушона. Французская пресса о прорыве. Оценка прорыва англичанами. Результаты прорыва.

Несмотря на неудовлетворительное состояние котлов на *Гебене*, обоим германским кораблям удалось ускользнуть от подавляющих неприятельских сил и прервать сообщения враждебных стран с Черным морем.

Какие огромные политические последствия повлек за собой прорыв в Турцию,—скажет всемирная история. Не появись германские корабли в Константинополе, вряд ли Германии удалось бы вовлечь Турцию в войну и привлечь Болгарию на свою сторону.

С точки зрения военно-морской истории важно выяснить причины успеха обоих кораблей.

Французский флот[1] в полном составе находился в начале августа в Тулоне. 3 августа в 4 часа французский командующий в.-адм. Буэ-де-Лаперер покинул Тулон; он разделил свои силы на три группы; каждой группе надлежало следовать курсом на один из трех главных алжирских портов. Первая группа, состоявшая из I эскадры линейных кораблей: *Дидро (Diderot)*, *Дантон (Danton)*, *Верньо (Vergniaud)*, *Вольтер (Voltaire)*, *Мирабо (Mirabeau)*, *Кон-*

[1] Corbett, Naval operations, v. I, p. 59 (Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I, стр. 78) и Veil, Nos marins à la guerre, p. 21.

дорсэ (Condorcet), с крейсерами: *Жюль Мишле (Jules Michelet)*, *Эрнест Ренан (Ernest Renan)*, *Эдгар Кинэ (Edgar Quinet)*, и 12 эскадренными миноносцами, должна была итти на Филиппвиль; вторая группа в составе линейного корабля *Курбэ (Courbet)* (флагманский корабль флота) и II эскадры линейных кораблей: *Патри (Patrie)*, *Репюблик (Republique)*, *Демокраси (Democratie)*, *Жюстис (Justice)*, *Веритэ (Verité)*, крейсеров: *Леон Гамбетта (Leon Gambetta)*, *Виктор Гюго (Victor Hugo)*, *Жюль Ферри (Jules Ferri)* и 12 эскадренных миноносцев имела назначением Алжир. Наконец, третья группа, состоявшая из старых линейных кораблей: *Сюффрен (Suffren)*, *Голуа (Gaulois)*, *Бувэ (Bouvet)* и *Жорегиберри (Jauréguiberry)*, имела назначением Оран. Пройдя Балеарские острова, группы должны были разойтись. 4 августа рано утром, находясь на параллели Балеарских островов и следуя со скоростью 12 узлов, адмирал получил известие, что *Гебен* и *Бреслау* обстреляли Филиппвиль и Боне. Это совершенно неожиданное событие поставило французского командующего флотом втупик. Он знал, что Италия объявила нейтралитет, поэтому мог без всякого риска для себя искать германские крейсеры у берегов Италии, чтобы заставить их вступить в бой и уничтожить их. Его силы были более чем достаточны. Повидимому, ему не приходила в голову мысль, что он лучше всего оградил бы перевозку войск, атаковав *Гебен* и *Бреслау*. Напротив, он считал необходимым охранять конвой и действовал соответственно этому убеждению. Лаперер знал, что у Балеарских островов находится германский угольщик (*Генераль?*); по его мнению, было вероятно, что германский адмирал постарается прорваться из Средиземного моря и на пути к Гибралтару обстреляет Алжир. Вместо того, чтобы послать, как предполагалось, первую группу в Филиппвиль, он приказал ей итти вместе со второй группой под своей командой к мысу Матифу, восточнее Алжира, и здесь ожидать до 4 августа. Не найдя германских крейсеров, Лаперер ушел 5 августа со своей выжидательной позиции и направился с флагманским линейным кораблем и второй группой к Балеарским островам. Остальной части эскадры было указано продолжать несение конвойно

службы, а 4 броненосным крейсерам и 4 легким крейсерам отправиться в Филиппвиль.

О том, насколько осведомлен был английский адмирал и как лондонское адмиралтейство гоняло его то туда, то сюда, уже говорилось. С тех пор как вечером 4 августа английские крейсеры потеряли противника из виду, Милн до полудня 5 августа ничего не знал о его местонахождении. От крейсера *Глостер* он узнал, что *Гебен* находится в Мессине. Но это не отразилось на намеченной им диспозиции английских сил. Имея под своим непосредственным командованием линейные крейсеры, легкие крейсеры и эскадренные миноносцы, Милн блокировал узкость между островом Сицилия и африканским побережьем; младший флагман Трубридж получил директиву обеспечивать броненосными крейсерами и эскадренными миноносцами вход в Адриатическое море от проникновения туда немцев и от прорыва австрийцев в Средиземное море. Южный выход из Мессинского пролива охранялся только легким крейсером *Глостер*. Выше уже упоминалось, что Милн не смог установить радиосвязи с французским морским командованием. Посланный для этой цели легкий крейсер *Дублин* после большой потери времени донес, что Лаперер со всем своим флотом занят прикрытием переброски войск. Милн предполагал, что французский адмирал сочтет своей главной задачей закрыть северный выход из Мессинского пролива. Когда Милн узнал от *Глостера* об уходе *Гебена* и *Бреслау*, он счел младшего флагмана достаточно сильным, чтобы удержать германские корабли вдали от Адриатики, тем более, что отряд последнего был усилен легким крейсером *Дублин* и 2 эскадренными миноносцами. Сам Милн оставался в узкости между Сицилией и африканским берегом, чтобы во всяком случае воспрепятствовать прорыву германских кораблей в западном направлении. Тут вмешалось лондонское адмиралтейство: 6 августа, около 19 час., Милну была отправлена директива с приказанием следовать за германскими крейсерами через Мессинский пролив. Адмирал получил этот приказ только около полуночи. Он рассудил, что выполнять этот приказ уже поздно, и 7 августа в полдень отправился на Мальту для погрузки угля.

В течение этого промежутка времени французский адмирал, имея в своем распоряжении броненосные крейсеры *Брюи (Bruix)*, *Ла Туш Тревиль (La Touche Treville)*, *Амираль Шарне (Amiral Charner)* и легкий крейсер *Жюрьен де ла Гравьер (Jurien de la Gravière)*, охранял проход между Мальтой и Африкой. Окончив приемку угля, Милн в ночь с 7 на 8 августа покинул Мальту и взял курс на мыс Матапан, собираясь начать преследование *Гебена*. Но на полпути получил из Лондона, очевидно, ошибочно отправленную радиограмму, которая сообщала о начале военных действий против Австрии. Милн вызвал Трубриджа на соединение и направился к месту назначенного рандеву, в 100 милях на *S* от Кефалонии, избранному с таким расчетом, чтобы не быть отрезанным австрийцами от операционной базы. Это решение было принято по следующим соображениям: с одной стороны, Милн опасался, что *Гебен* направит свои действия против Александрии и Кипра и их коммуникаций, а с другой—он знал, что французский флот не освободится ранее 10 августа для совместных с ним действий. Легкий крейсер *Глостер* и эскадренные миноносцы были тоже вызваны на присоединение, в то время как легкие крейсеры *Дублин* и *Уэмот* продолжали охранять Отрантский пролив. Когда позднее пришло разъяснение, что телеграмма относительно объявления войны Австрией была ошибочной, что отношения с Австрией только очень натянуты, Милн ничего не изменил в своих приказах. 9 августа в полдень ему телеграфировали из адмиралтейства, что Англия не воюет с Австрией и что он должен продолжать преследование *Гебена*. Тогда Милн передал блокаду входов в Адриатическое море младшему флагману, а сам, имея под своей командой 3 линейных и 3 легких крейсера, отправился к проходу между Грецией и Критом. Здесь, высылая легкие крейсеры на разведку, он крейсеровал до 11 августа, пока незадолго до полудня получил известие с Мальты, что *Гебен* и *Бреслау* вошли в Дарданеллы. Он немедленно направился к Дарданеллам и в пути, в полдень, получил приказание блокировать выход из Дарданелл. В этот же день Милн был отозван, а младший флагман Трубридж подчинен командующему французским флотом.

Трубридж[1], имея в своем распоряжении 4 броненосных крейсера, легкий крейсер *Дублин* и в общей сложности 10 эскадренных миноносцев, считал свои силы недостаточными для встречи с *Гебеном* в светлое время суток. Свою оценку он основывал на быстроходности *Гебена* и более тяжелом калибре его артиллерии. Он намеревался встретиться с *Гебеном* с наступлением темноты. Трубриджу было известно, что в случае войны и совместного выступления Англии и Франции в качестве союзников главное командование над союзными морскими силами выпадет на долю французского командующего, что адм. Милн (как имевший старшинство по отношению к Лапереру) тотчас же будет отозван и что 3 линейных крейсера перейдут под его начальство. Как только Трубридж получил сведения о выходе *Гебена* и *Бреслау* из Мессинского пролива, он тотчас же пошел им навстречу, но, узнав о перемене их курса на *Ost*, в 3 часа изменил свое намерение еще в темноте атаковать неприятеля и в 10 час. вошел в порт Занте. Он не имел ни согласия, ни приказания со стороны Милна на оставление своей позиции у входа в Адриатическое море.

При оценке действий противников прежде всего бросается в глаза разница в работе радиотелеграфа. В то время как германские корабли, несмотря на отдаленность от Германии, неприятельское окружение, недоброжелательство когда-то союзных итальянцев, зависимость от мало надежных нейтральных радиостанций и огромный рост радиопереговоров в начале войны, без перебоев сохраняли радиосвязь с Германией и своим австрийским союзником,— у противника связь прерывалась на целые часы. Французские береговые радиостанции сделали большой промах, открыто сообщив об обстреле побережья, так как тем самым дали знать германскому адмиралу об успехе его попытки ввести противника в заблуждение при помощи своего ложного курса. Милн не мог связаться с французским адмиралом ни по кабелю, ни по радио. В конце

---

[1] Churchill, The World Crisis, v. I (Черчиль, Мировой кризис, т. 1) и Corbett, Naval operations, v. I (Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. 1).—Ред.

концов для этой цели ему пришлось выслать крейсер. Но даже после этого обоим адмиралам не удалось вступить в радиосвязь. Связь между английским адмиралтейством и командующим средиземноморским флотом была невообразимо плоха. Случалось, что приказы вообще не доходили, а если доходили, то с опозданием. Британское адмиралтейство совершило крупные ошибки: не успев вникнуть в быстро менявшуюся обстановку и не имея средств для быстрого проведения в жизнь своих приказов, оно в то же время постоянно вмешивалось в распоряжения командующего флотом. Оно задержало Милна на Мальте и распоряжалось его кораблями направо и налево, давало приказы, контрприказы и явно ложным известием об объявлении войны Австрии заставило адмирала изменить свои распоряжения; оно держало его в опасной зависимости от себя и, понятно, отнимало у него всякую инициативу. Этим же самым можно объяснить несамостоятельность младших флагманов. Несмотря на возможность радиопереговоров, младший флагман отказывается от преследования германских кораблей, потому что не имеет соответствующего приказа, не осведомившись об образе мыслей своего начальника.

Как уже упоминалось, состояние механизмов английских крейсеров не было на высоте. Тренировка в дозорной и разведывательной службе не удовлетворяла таким требованиям, какие обычно ставились для этого рода операций в германском флоте. Недостаточной тренировкой объясняются и такие случаи, как неудача торпедной атаки эскадренных миноносцев, несмотря на то, что ночь на 7 августа ей крайне благоприятствовала. Полная противоположность этому на германской стороне: из Германии передавались только важнейшие известия о военных событиях, благодаря отличной дисциплине в радиослужбе своевременно принимавшиеся на кораблях; Сушон твердо знал свою цель: использовать два ценных корабля таким образом, чтобы получить наилучший результат для общего хода войны. Он считал свое положение многообещающим, несмотря на огромное превосходство неприятельских сил и на невозможность скрыть свое вторичное пребывание в Мессине. Он не допускал мысли, что Милн знает о его

намерении прорваться на восток или о потере *Гебеном* быстроходности, поэтому он надеялся на вероятные ошибки Милна в диспозиции его сил; он также допускал возможность, что в случае удачи прорыва Милн не будет делать попытки преследовать неисправного *Гебена*. Насколько Сушон был прав в таких предположениях, показали результаты. Французские и английские писатели трогательно описывали, сколько несчастий, бед и разрушений принес восточным народам приход *Гебена* в Дарданеллы. Однако, следует еще раз отметить, что смелый маневр Сушона в результате оказал значительную помощь Германии в ведении длительной борьбы с бесчисленными противниками. Удачный прорыв *Гебена* и *Бреслау* произвел сенсацию во французской и английской прессе и парламентах. С точки зрения важности последствий—это было естественно. Французская пресса сваливала всю ответственность за удачу прорыва германских крейсеров на англичан: восточная половина Средиземного моря входила в область английской блокады, французы были связаны охраной конвоев в западной части; кроме того, французы не имели в своем распоряжении кораблей, которые могли бы соперничать в скорости с обоими германскими кораблями. Только много времени спустя, по мере развития военных действий и роста потерь и затруднений, вызванных операциями на востоке, французы изменили свои поверхностные суждения о причинах распространения военных действий на Ближний Восток. Правительство организовало расследование; однако, прошло пять лет, прежде чем оно обнародовало его результаты, оказавшиеся глубоко постыдными. Газета «*Dépêche Colonial*» писала по этому поводу, что со стороны французов были допущены громадные ошибки, заставляющие каждого патриота при чтении о них ощущать чувство горького стыда и разочарования.

Англия раньше Франции занялась выяснением причин своей неудачи. Там началось с клеветы, и самый популярный морской журнал: «*Naval and Military Record*» 26 августа 1914 г. произнес следующий приговор:

> «С тех пор как строятся корабли, ни одно военное событие не было столь неожиданным, как «бегство» *Гебена* и его маленького спутника *Бреслау*; при одном виде легкого крейсера

Глостер германские корабли удрали под прикрытие Дарданелл; чем бы ни кончилась война, это событие навсегда останется непонятным; мало вероятно, чтобы германский морской генеральный штаб выступил, наконец, с разъяснениями и признался германскому народу в бесславном жребии, выпавшем на долю обоих кораблей в Средиземном море».

30 августа английское правительство сделало в парламенте следующее заявление:

«Распоряжения адмирала Милна и расположение сил, принятое им по отношению к германским крейсерам *Гебен* и *Бреслау*, тщательно проверены адмиралтейством, в результате чего лорды адмиралтейства во всех отношениях одобрили принятые меры».

20 сентября было официально сообщено, что к.-адм. Трубридж отозван из Средиземного моря и предан военному суду по делу о прорыве германских кораблей. Военный суд, заседавший с 5 по 9 ноября при закрытых дверях, полностью оправдал Трубриджа. Верхняя палата, однако, не успокоилась на этом и устами лорда Селборна 7 января 1915 г. высказала свое сомнение по поводу искренности правительственных разъяснений: дело адмиралов Милна и Трубриджа не было бы прекращено, если бы не обнаружилось нежелательных с точки зрения адмиралтейства фактов. Керзон закрыл дебаты заявлением, что оба адмирала оправданы, как выполнявшие приказы адмиралтейства. В своем труде «Операции английского флота в мировую войну» английский историк Корбетт пишет о прорыве, как о тяжелом разочаровании, как о несчастной неудаче, повлекшей за собой тяжелые последствия. Правда, он пытается мягко судить Милна, указывая, что великим предшественникам последнего—Нельсону и Коллингвуду—в подобных же условиях, в тех же водах, словно созданных природой для игры в прятки, не удалось найти противника: Нельсону—Вильнёва в 1805 г., Коллингвуду—Гантома и Альманда в 1809 г. Корбетт заканчивает главу о прорыве следующими словами:

«Прошли месяцы, прежде чем стало возможно вполне оценить дерзость, ловкость, чутье, проявленные германскими

крейсерами. Вообразите себе: Дарданеллы закрыты минными заграждениями, разрешения на вход не получено, все зависит от убедительности доводов германских представителей в Константинополе; и одновременно воскресите в своей памяти все бесчисленные последствия прорыва. Вы согласитесь, что я не преувеличиваю, утверждая, что редко когда в морской войне бывало принято такое смелое и мудро обдуманное решение. Это рискованное предприятие в корне изменило безнадежность обстановки, преобразив её в моральное и материальное превосходство, что вполне уравновесило фундаментальную политическую ошибку немцев—их вторжение в Бельгию»[1].

---

[1] См. Ю. Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. I.—Ред.

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

ВООРУЖЕННЫЙ НЕЙТРАЛИТЕТ ТУРЦИИ

Глава IV

ОБСТАНОВКА В КОНСТАНТИНОПОЛЕ

Настроение в Константинополе. Турецкий кабинет. Германские корабли поднимают турецкий флаг.

После входа германских кораблей в Дарданеллы их роль как участников войны на ближайшее время была окончена. Тем важнее было для начальника Средиземноморской дивизии во что бы то ни стало заставить Турцию принять окончательное решение и принудить ее выполнить последние обязательства, вытекавшие из союза, заключенного ею с Германией, и тем самым добиться возможности снова активно участвовать в войне. Сушон считает период с 10 августа по 29 октября 1914 г. наиболее для него тяжелым за всю войну. Насколько первоначально турецкое правительство, повидимому, проявляло полную готовность вступить в войну на стороне Германии, настолько было затруднительно добиться этого в течение двух с половиной месяцев длительной борьбы против влияния на Порту английского, русского, французского и американского послов, против политических и финансовых сомнений великого визиря и большинства министров, против общественного мнения, даже против случайного малодушия в среде своих, проявившегося в дипломатической сдержанности германского посла Вангенгейма.

Воздействие на правительство и на общественное мнение в пользу Германии было сильно затруднено неполучением из Германии почты и газет. До середины сентября

в Турцию проникали только отдельные номера немецких газет, в то время как страна была наводнена английскими, русскими, французскими, греческими и румынскими газетами и фильмами, извещавшими о поражениях немцев. Командование Средиземноморской дивизией на свои средства и через своих агентов организовало распространение немецких военных известий и борьбу с неприятельскими ложными сведениями. Посольство же считало себя не в праве действовать в этом направлении. Тяжелее всего отсутствие непосредственных телеграмм и газет из Германии чувствовалось в период германских неудач во Франции и в Северном море, известия о которых выкрикивались на улицах и сопровождались манифестациями, оплаченными неприятелем. В дни, когда дома столицы и весь берег Босфора до самых Принцевых островов были разукрашены французскими и английскими флагами, больших и упорных трудов стоило удерживать на своей стороне немногих членов кабинета и «Комитета единения и прогресса», настроенных в пользу немцев, привлекать с помощью красноречия колеблющихся, преодолевать влияние противников. Цель достигалась всеми возможными способами убеждения, в иных случаях даже угрозами: у руководящих политиков проскальзывало признание, что русско-англо-французская победа была бы равносильна гибели самостоятельности Турции и распаду Оттоманской империи.

Турецкие министерства разделяли эти настроения. Военный министр Энвер и министр внутренних дел Талаат отныне решительно, открыто и с полным сознанием ответственности встали на сторону Германии. Министра иностранных дел Халила и морского министра Ахмед-Джемаля удалось «завоевать» и привлечь на свою сторону. Ахмет-Джемаль, молодой морской министр[1], горячий патриот и ненавистник России, человек коварный и скрытный, долго не выявлял своей политической физиономии. Министр финансов, подвижной Джавид, был связан многими нитями с Францией. Благородного, но сдержанного великого визиря принца Саида-Халима приходилось ставить перед совершившимися фактами. Хотя он не был сторон-

[1] Джемаль родился в 1872 г.

ником антигерманской политики, все же его трудно было склонить в пользу военного выступления.

Посольствам враждебных Германии стран Турция объяс нила пропуск *Гебена* и *Бреслау* в Дарданеллы тем, что корабли куплены Турцией[1] и назначены для замены строив шихся в Англии линейных кораблей *Султан Осман* и *Ре шад V*, конфискованных Англией с объявлением войны[2]. Несмотря на уверения Англии, что Турции будет предо ставлена по окончании войны равноценная замена, Тур ция упорно придерживалась фикции о переходе кораблей в турецкую собственность. 16 августа корабли подняли турецкие флаги и в тот же день стали на якорь проти Константинополя. По назначении на германские корабл некоторого числа турецких офицеров и матросов морско министерство совершило фиктивный акт их приемки. Для Турции *Гебен* стал называться *Явуз Султан Селим* (*Jawu Sultan Selim*), а *Бреслау—Мидилли (Midilli)*. Командую щий дивизией Сушон был назначен командующим турец кими военно-морскими силами.

Турецкое правительство при начале войны объявило мо билизацию и проводило ее систематически до середины сентября. К этому времени, не будучи вполне готовым оно еще не хотело вступать в войну. Больших трудо стоило привести флот и береговую оборону в боевую го товность. Тем не менее к середине сентября оборона про ливов была организована, а в течение второй половины сентября немногие годные военные корабли и миноносцы были настолько обучены, что отвечали элементарным требованиям боеспособности.

---

[1] В 1913 г. у Германии уже велись переговоры с Турцией о про даже *Гебена*, и германский военный атташе в Константинополе зон дировал почву, как отнесется Россия к этой продаже. Ввиду реши тельного протеста русского морского министерства мысль о продаж была тогда оставлена.—Р е д.

[2] Линейный корабль типа «дредноут» *Решадие* (23 400 *т*, строилс в Англии на заводе Викерса) и *Султан Осман* (28 000 *т*, строилс в Англии на заводе Армстронг для Бразилии под названием *Ри де Жанейро*, но был куплен на стапеле Турцией). Из них первы был к началу войны настолько готов, что в Англию уже была пос лана команда для его укомплектования и привода в Турцию.— Р е д.

Глава V

РАБОТА НЕМЦЕВ В ТУРЕЦКОМ ФЛОТЕ

Состав турецкого флота. Затребование личного состава из Германии. Организация «Особого отряда». Готовность турецких кораблей. Работа по обучению личного состава. Турецкие воды. Английская морская миссия покидает Турцию.

Личный состав турецкого военного флота набирался из мусульман, принадлежавших к сельскому населению; командный состав флота пользовался меньшим почетом, чем командный состав армии. Унтерофицеры и кондукторы отсутствовали вовсе. Поэтому численное соотношение между командным и некомандным составом было совсем необычное: на 10 000 матросов приходилось к началу войны 8 000 офицеров. В течение десятков лет корабли служили главным образом плавучими казармами, а жизнь на них сводилась к продовольствованию, обмундированию и теоретическому обучению личного состава. Распоряжался флотом вплоть до последних мелочей арсенал в Золотом Роге. Лишь небольшая часть личного состава находилась на кораблях, но и та не плавала, а проводила время в бездействии в укрытых гаванях. С 1877 г. из Босфора в Черное море не выходил ни один турецкий военный корабль[1], поэтому личный состав не привык к морю и не имел никакого морского опыта. Артиллерийских стрельб

[1] Действительно, турецкие корабли в течение очень долгого времени после войны 1877—1878 гг. не выходили из Босфора в Черное море. Исключение составляет период Балканской войны 1912 г., когда турецкие корабли производили операции против болгарского побережья, обстреливая Варну и болгарские позиции у Чаталджи.— Ред.

почти не было, сигнальных учений тоже, о торпедных стрельбах и учениях по обеспечению живучести корабля никто не имел и представления; штурманское дело хромало. Техника, к которой у турок вообще нет склонности, была в полном загоне. Инженеры по своему стажу не соответствовали занимаемым должностям. В связи с этим корпуса кораблей, их вооружение и машины были далеко не в том состоянии, к которому привыкли германские морские офицеры. Многого нехватало: например, на линейном корабле *Мессудие* (*Messudieh*) в течение многих лет отсутствовали орудия главной артиллерии, а на других кораблях нехватало отдельных орудий. Необходимые части машин и котлов были давно сданы для ремонта или переделок в различные мастерские—местные и заграничные. Нехватало угля и единообразного боевого запаса. Корпуса кораблей были в плохой сохранности, водонепроницаемые двери и горловины большею частью сняты и сданы в порт. Все без исключения корабельные радиостанции были непригодны к действию. В строю находились только линейный корабль *Мессудие* и 8 миноносцев; остальные большие корабли стояли в ремонте. В личном составе ощущался недостаток, так как лучшая часть команды находилась в Англии на приемке двух строившихся там линейных кораблей. Котлы всех кораблей и миноносцев были давно не чищены, о надлежащем обслуживании не было и речи. Таким образом, и немногие находившиеся в строю корабли и мелкие суда не были готовы к плаванию, не говоря уже о боевой готовности.

Личный состав производил хорошее впечатление своим усердием. Офицеры, за исключением некоторых негодных элементов, были любознательны и с воодушевлением относились к Германии. Морской министр Ахмед-Джемаль усердно старался поднять флот на должную высоту; он пылко воспринимал советы и предложения и с беспощадной строгостью устранял все препятствия.

Ко времени прихода германских кораблей мобилизация находилась в полном разгаре, но ни на кораблях, ни на верфях не было заметно приготовлений к военным действиям.

Собираясь вести операции против России на Черном

море, командующий Средиземноморской дивизией должен был иметь уверенность в том, что укрепления при входах в проливы способны к самообороне без содействия со стороны флота. Состояние материальной части и готовность личного состава крепости Чанак в Дарданеллах и босфорской крепости Кавак находились на столь низком уровне, что неприятелю было бы очень легко прорваться в проливы. Ощущался недостаток в пловучих средствах для охранной службы, в минах, торпедных батареях, прожекторах, орудиях, боевом запасе, дальномерах, постах и средствах наблюдения и связи, телефонах. Дарданельские и босфорские форты Сушон срочно укомплектовал германскими офицерами-связистами; одновременно на них были организованы служба наблюдения и связи и радиовахта. Взяв в свои руки мощную радиостанцию Окмейдан (близ Константинополя), немцы восстановили независимую от корабельных радиостанций радиосвязь с фортами и Германией. Крепости были подчинены армии. Ни турецкие офицеры, ни находившиеся на фортах германские офицеры военной массии не являлись специалистами по береговой обороне. Поэтому Сушону пришлось поневоле взять все дело по развитию береговых батарей в свои руки.

Для устранения самых вопиющих недостатков и для лучшего обслуживания турецких кораблей, поступивших в его непосредственное распоряжение, Сушон затребовал из Германии необходимые для этой цели личный состав и материальную часть. Несмотря на полное содействие со стороны Энвера-паши и начальника германской военной миссии ген. Лиман-ф.-Зандерса, Сушон все же вскоре пришел к убеждению, что береговой обороной должны руководить немцы и что только тогда можно будет на нее положиться. Поэтому 15 августа под свою личную ответственность, не запросив Энвера-пашу и германского посла, он затребовал для дарданельских и босфорских фортов 2 адмиралов, 10 морских офицеров, комендоров, дальномерщиков, командиров брандвахтенных судов, минеров, сигнальщиков, а также офицеров и матросов для укомплектования турецких кораблей. Этот личный состав прибыл 29 августа и был радушно встречен Энвером-пашой. Германские береговые части образовали «особый отряд»

(«*Sonderkommando*») под начальством адм. Узедома. Благодаря знанию дела, инициативе, терпению и основательности немцев удалось в несколько недель привести укрепления в боевую готовность, так что командующий флотом мог снять с себя эту заботу и заняться учебно-боевой подготовкой кораблей в открытом море.

Поднятие боевой готовности флота также могло быть достигнуто замещением руководящих должностей немцами и внедрением германского некомандного состава в среду экипажей турецких кораблей. До прибытия офицеров и некомандного состава из Германии обучением турецкого флота занялся личный состав *Гебена* и *Бреслау*. Штаб командующего флотом, пополненный турецкими офицерами, знающими иностранные языки, работал с самоотвержением при самых тяжелых условиях; эта работа вылилась в составление сигнального свода, радиотелеграфных инструкций, тактической инструкции, шифров, опознавательных сигналов, корабельных расписаний, аварийных инструкций и устава корабельной службы. С горячностью набросились германские офицеры, унтерофицеры и матросы на обучение турок, зная, что только после разрешения этой задачи им снова придется столкнуться с неприятелем. Кроме различия языков, организационная работа осложнялась бедностью турецкого языка в отношении морских и технических выражений. В вопросах техники, в изучении машинных и котельных специальностей, электрических и гидравлических установок, в знании трубопроводов и электрической сети, начиная с водонепроницаемых дверей и крышек и кончая машинным телеграфом, для большей части турецкого личного состава приходилось начинать с самых азов. Труднейшей задачей являлось искоренение у инженер-механиков неправильных методов использования механизмов, укоренившихся предрассудков и служебных ошибок; так, например, принятый в турецком флоте уход за котлами действовал на последние определенно разрушающим образом. Меры по сохранению котлов в исправности были неизвестны; все котлы на кораблях были с загрязненной котельной водой, с колосниковыми решетками, покрытыми шлаком, с пропускающей пар арматурой, с разорванной обшивкой, сло-

манными заслонками и поддувалами, и хотя находились постоянно под парами, но давление пара в них не достигало и половины нормального. Путь к котлам шел через горы угольного мусора, золы и шлака. Командиры и инженер-механики единогласно заявляли, что могут употреблять только лучший уэльский уголь, пока не научились достигать удовлетворительных результатов и с помощью турецкого угля худшего качества. Наружно корабли казались нарядными и чистыми, но тем мрачнее выглядели они внутри. Ни одна водонепроницаемая горловина, ни одна переговорная труба, ни одна водонепроницаемая дверь не закрывалась герметически. Нехватало не только ручек, ключей, крышек, рычагов, задраек и т. п., но, чтобы облегчить сообщение между отдельными отсеками на кораблях, были сняты и сданы в порт водонепроницаемые двери, срезаны комингсы люков, а в переборках прорублены лазы. На одном корабле можно было, например, попасть в артиллерийский погреб, не открыв ни одной двери. Таблицы непотопляемости были совсем неизвестны. В нижних помещениях царили беспорядок и грязь, в жилых помещениях было полно крыс и насекомых. При такой обстановке германский личный состав встретил большие затруднения бытового и продовольственного характера, в особенности на кораблях с тесными жилыми помещениями. Тем более достойны удивления горячее рвение и воля, не останавливавшиеся ни перед какими разочарованиями, препятствиями и противодействием, смелость и терпение германских офицеров и матросов, создававших турецкий флот вдали от неприятеля, с малой надеждой когда-нибудь до него добраться, умышленно и неумышленно непонимаемых, съедаемых клопами и вшами, плохо питаемых, не видевших отдыха.

Тотчас же по прибытии в Турцию Сушон реквизировал весь уголь и машинное масло. Всего удалось собрать до 8 000 *т* уэльского угля. Угольный склад был образован на побережье Босфора; склад находился под надежной охраной. Добыча, доставка и распределение каменного угля из Гераклейских копей, расположенных на побережье Черного моря, находились в руках сведущих германских офицеров запаса. Германские инженеры, отко-

мандированные на казенный судостроительный завод, во
станавливали годные к использованию корабли; наличн
вооружение, боевой запас, мины, торпеды и тралы чин
лись и приводились в порядок. Подходящие небольш
торговые пароходы были сведены в 2 дивизиона тральщ
ков. С большим трудом удалось создать и службу п
граничной охраны на побережье. Командующий фл
том ежедневными осмотрами убеждался в успехах об
чения.

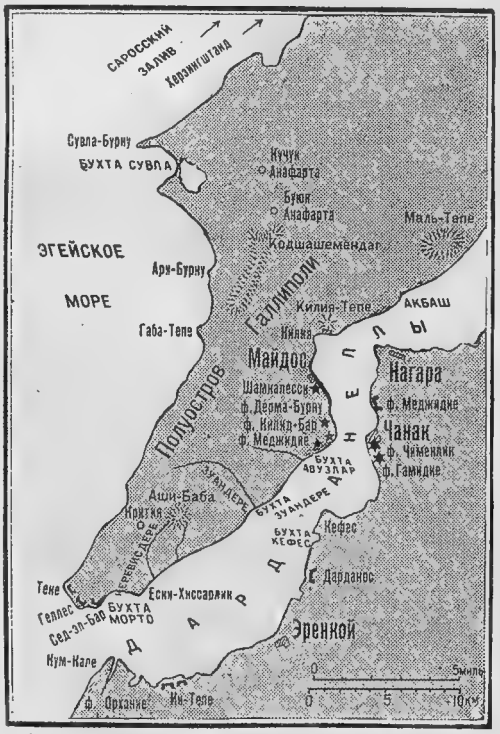
Первоочередная трудная работа заключалась в прив
дении кораблей, машин и артиллерии в такое состоян
при котором можно было бы плавать и обучаться. Вс
что не могло быть исправлено в короткий срок имевш
мися средствами, браковалось. Чтобы избавить кораб
от вредного влияния стоянки у верфей и застраховать
от возможных враждебных выступлений со стороны гр
ческой и армянской части населения в Босфоре и Мрамо
ном море, якорные места флота постоянно менялись. Пр
ходилось преодолевать трудности с доставкой продовол
ствия, получавшегося из интендантства в Золотом Ро
При первых попытках выполнения эволюций выяснилос
что 40-летний линейный корабль *Мессудие* не может де
жаться в строю: на нем не имелось даже указателей чис
оборотов. Этот линейный корабль пришлось переда
в распоряжение дарданельской крепости в качестве пл
вучей батареи; там его новая радиостанция и противоми
ная артиллерия могли сослужить хорошую службу.

9 сентября состоялся первый ночной поход. Начин
с середины сентября, преодолев большие трудности, к
рабли стали выходить для учений в Черное море спер
поодиночке, а затем—соединениями, с целью приучен
команды к морю. Здесь уместно дать краткие сведен
о водном районе, в котором приходилось действовать т
рецкому флоту.

Весь театр можно разделить на два района: первый
них—Мраморное море с обоими проливами—Дарданелла
соединяющими его с Греческим Архипелагом, и Босфор
ведущим во второй район, и второй район—Черное мор

Дарданеллы (черт. 1) имеют в длину 33 мили, средни
ширину в 2 мили и наименьшую ширину в 7 каб. (1 300

Глубины колеблются от 45 до 100 *м* (25—55 саж.[1]). Поверхностное течение следует из Мраморного моря в Эгейское, скорость его—около 1,5 узла; придонное течение имеет обратное направление. В узкости, близ Чанака, при



Черт. 1. Дарданеллы

господствующих в этом районе северных ветрах поверхностное течение достигает скорости 5 узлов.

Мраморное море (карта 1) имеет протяжение в 110 миль (от Дарданелл до Константинополя). Глубина его достигает 1 000 *м* (550 саж.), так что проход им не связан с навигационными затруднениями. Хорошо укрытые якорные места для небольших судов и особенно для подводных

[1] Одна морская сажень равняется 6 футам.—Прим. перев.

лодок имеются среди групп островов и у азиатского побе-
режья.

Босфор (черт. 2) имеет в длину 17 миль, наибольшу
ширину—в 1,5 мили, при глубинах от 37 до 119 *м* (20-

Черт. 2. Босфор.

65 саж.). Общее направление течения—из Черного мор
в Мраморное, при скорости в среднем около 2½ узло
в Босфоре также имеется придонное течение.

Летом в этих водах обычно дуют *N*-е ветры, которы
усиливаются в дневное время с увеличением температуры
а ночью стихают. В это время дождей почти не бывае
Зимой, с ноября по март, дуют переменные ветры и стои
непостоянная погода. В этот период нередки *N*-е шторм

сопровождаемые сильными ливнями; при ясной погоде часто бывают штормы и от *S*-х и *SW*-х румбов. Зимой *N*-е ветры приносят заметный холод, часто сопровождающийся снегопадом.

В связи с большим протяжением Черного моря (от Константинополя до Батума—582 мили, от Константинополя до Одессы—352 мили) условия ветра и погоды здесь очень различны. Побережье севернее линии Варна—Севастополь—Феодосия отличается степным климатом с холодной зимой, характерной *N*-ми и *Ost*-ми ветрами и сильными засухами поздним летом и поздней зимой.

Южнее указанной линии в более значительной западной части климат схож с средиземноморским: сухое ясное лето, достаточное количество дождей в холодное время года, способствующее произрастанию фруктовых деревьев, винограда и табака. В восточной части Черного моря, на кавказском побережье, значительно больше осадков, при несколько более высокой температуре, что способствует пышной растительности. У анатолийского побережья (приблизительно до Синопа) летом преобладают морские ветры, осенью и ранней зимой—береговые; в зимние месяцы временами дуют сильные *NO*-е ветры. Тогда вдоль всего открытого южного побережья поднимается такой сильный прибой, что всякое судоходство прекращается. В апреле и мае наряду с чрезвычайно хорошей видимостью часто бывают туманы, отличающиеся большой густотой, но непродолжительные.

Несмотря на то, что к.-адм. Сушон уже состоял командующим турецким флотом и ему во всех отношениях были подчинены корабли и личный состав, английская морская миссия продолжала оставаться в Константинополе. Последняя в свое время была приглашена для улучшения состояния флота, приведенного в полный упадок долголетним пренебрежительным отношением султана Абдул-Гамида. Из опасения бунтов и восстаний султан отнял у кораблей уголь и боевой запас и обрек их на бездействие в Золотом Роге. Но английская миссия (что не могло укрыться от германского личного состава) не боролась с таким положением, напротив—она сознательно содействовала сохранению флота в отношении личного состава

и материальной части в состоянии развала. Часть турец-
кого офицерства, уяснившая себе роль англичан, созна-
вала, что лишь после упразднения английского влияния
турецкий флот сможет возродиться. Наконец, 16 сентября
английская миссия покинула Константинополь. Однако
не все англичане исчезли при этом из флота. Много времени
спустя в константинопольском адмиралтействе и морском
училище попадались английские офицеры, терпимые и при-
крываемые турками и действовавшие против германского
руководства во флоте.

Стремясь ускорить выступление Турции, Сушон уже
в середине сентября заявил, что флот и оборона проливов
находятся в боевой готовности. Тем не менее ежедневно
случавшиеся поломки, особенно на миноносцах, причи-
няли командующему много забот. Стрельба стояла на са-
мой низкой ступени. Во всех областях достижения были
так слабы, что только при условии ясной, тихой погоды
можно было ожидать от кораблей успешного выполнения
возложенных на них задач. К моменту вступления Тур-
ции в войну было только приступлено к одиночным и эска-
ренным стрельбам. Положение германских командиров
на турецких кораблях настолько упрочилось, что они
имели возможность сами на них управляться. Со временем
турки к ним настолько привыкли, что передали всецело
в их руки руководство кораблями в бою, предоставляя
турецким командирам заботу о внутреннем распорядке
и командные функции на якорных стоянках. Все вопросы
боевой подготовки подробно обсуждались совместно гер-
манским и турецким командирами, и последние отдавали
уже соответствующие приказания. Боевая же подготовка
велась всегда под руководством и наблюдением германс-
кого командира. Командование турецкой флотилией
эскадренных миноносцев было всецело передано герман-
скому офицеру, которому она подчинялась во всех отно-
шениях и который ничем не был связан.

Глава VI

КОЛЕБАНИЯ ТУРЕЦКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Турецкое правительство создает осложнения. Настойчивость командующего флотом. Посещение великого визиря. Учения на Черном море. Закрытие Дарданелл. Переговоры с Энвером-пашой. Объявление войны.

Турецкому правительству удалось оттянуть вступление Турции в мировую войну сперва до середины сентября, но и после этого времени великий визирь, не расположенный к активным действиям, и большинство членов кабинета под разными предлогами откладывали окончательное решение. После отступления германских армий на Марне и австро-венгерских войск в Карпатах вера в победу центральных держав поколебалась. Румыния и Болгария держали себя неопределенно, чем очень затрудняли для Турции принятие решения. Не так-то просто было обеспечить снабжение столицы, всецело зависевшее от подвоза морем. Для ведения длительной войны Турции нехватало почти всего необходимого снабжения, в первую очередь—боевого запаса и денег.

В явном усилии оттянуть свое решение турки высказывали все эти и ряд других соображений одно за другим. На Германию взваливались заботы обо всех нехватках. Турки не довольствовались одними обещаниями. В длительных и утомительных переговорах приходилось в договорном порядке устанавливать объем подлежавших предоставлению Турции авансов и помощи. Часто новые соображения, новые более высокие требования сводили к нулю достигнутые соглашения, несмотря на готовность немцев итти навстречу; это порождало сомнения в искрен-

ности правительства, постепенно пропадала последняя вера в возможность выступления Турции. Командующему флотом все снова и снова приходилось подбадривать малодушных.

В начале сентября у Сушона сложилось впечатление, что Энвер готов итти на выступление. Энвер был уверен, что как только на сухопутных театрах успех выпадет на долю немцев, то и остальные министры согласятся на участие в войне. Сушон настаивал на решительном наступлении Турции в двух направлениях: против России—на Черном море и против Англии—в Суэцком канале, что, по его мнению, привлекло бы на сторону Германии Болгарию и Румынию. За немедленное выступление говорило и то, что с течением времени кормить столицу и снабжать армию всем необходимым становилось бы все труднее. Другим доводом в пользу скорого выступления служило и то обстоятельство, что военные действия на Кавказе и в районе Суэцкого канала настолько разгрузили бы германскую армию на европейском театре, что там можно было бы ожидать несомненных успехов. Поведение английского посла, удовлетворявшегося явно ложными заявлениями Турции, хорошо доказывало, по мнению Сушона, насколько англичане хотят избежать войны с Турцией. Именно вследствие этого он считал бы уместным теперь же вступить в войну. Посылка Талаата и Халила в Румынию и Болгарию показывала, что одни переговоры ни к чему не поведут. Болгария не хотела выступать против Сербии, не имея гарантий со стороны Румынии, что последняя не нанесет ей удара в спину. Румыния, в свою очередь, желала даром давать гарантий, очевидно, ожидая развития событий на русском театре военных действий. Все зависело от Турции. Турция должна была действовать.

Чтобы ускорить ход событий, командующий флотом решил устроить демонстративный поход флота вдоль болгарского и румынского побережий. Энвер-паша сперва выразил свое согласие, но тотчас же взял его назад по телеграфу. Германский посол, услыхав об этом намерении, настойчиво просил не предпринимать ничего, в чем можно было бы усмотреть давление на Румынию. Настой-

чивые доводы командующего флотом заставили Энвера начать подготовку наступления на Суэцкий канал. Но и эти приготовления также были отложены в связи с категорическим заявлением английского посла, обещавшего, что Англия немедленно оплатит оба конфискованных корабля и отправит их личный состав в Турцию.

Командующий флотом неоднократно докладывал о боевой готовности флота. Несмотря на упорное сопротивление со стороны кабинета, он предпринимал походы с отдельными кораблями в Черном море в надежде, что там произойдет столкновение с русским флотом. План ведения крейсерской войны на Черном море германскими пароходами *Генераль* и *Корковадо (Corcovado)* (Германской восточноафриканской линии), которые намечалось превратить в военные корабли, в нейтральной гавани или в море пришлось отставить по настоянию германского посла. Послы и посланники неприятельских государств усиленно доказывали визирю необходимость удаления германского адмирала, самовольно забравшего в свои руки турецкий флот и оборону проливов и не подчинявшегося указаниям турецкого правительства. Так как министры, видимо, не сочувствовавшие войне, также рассчитывали устранить тягостное для них влияние Сушона, Энвер предложил последнему перейти на турецкую службу, в связи с чем делал ему блестящие предложения. Сушон отвечал уклончиво: права командующего флотом и права морского министра трудно разграничить; поэтому если ему дадут полную власть командующего флотом с ответственностью за обучение и дух флота, то деятельному и честолюбивому морскому министру не остается достаточного поля действия. Сушон ничем не хотел связывать своей свободы и дорожил возможностью в качестве союзного адмирала проводить желательные ему мероприятия и настаивать на необходимых требованиях, невзирая на сопротивление министров. Такую политику ему удалось проводить до самого конца, главным образом, благодаря тому удачному обстоятельству, что морской министр был отозван для командования сирийской армией и, таким образом, оставил фактическое руководство и наблюдение над морским министерством Сушону.

С этого времени морское министерство имело в своем подчинении лишь центральные учреждения, арсенал в Золотом Роге и морскую тюрьму; все же остальные береговые учреждения, в том числе даже несколько мечетей, находились в подчинении у командующего флотом.

Чтобы сломить противодействие кабинета и великого визиря выходам турецкого флота в Черное море, Сушон с согласия Энвера 18 сентября явился к великому визирю. В беседе с визирем Сушон настойчиво требовал гарантий, что этим выходам в дальнейшем не будет чиниться препятствий. В заключение беседы, принявшей резкие формы, адмирал заявил, что, если требуемые гарантии не будут даны до следующего вечера, он начнет действовать, как ему подсказывает его совесть военного человека. Он дал понять, что судьба турецкого флота фактически находится в его руках. Требуемых гарантий он так и не получил, но великий визирь не создавал в дальнейшем лишних затруднений.

Постепенно удалось приучить общественное мнение, кабинет и послов к тому, что все чаще и чаще отдельные корабли выходили в Черное море, где производились и учебные стрельбы и маневрирования, а личный состав привыкал к морской обстановке. Стремясь использовать всякую возможность для вызова столкновения с неприятелем, Сушон посылал эскадренные миноносцы из Дарданелл против англо-французского флота. Во время одной из таких операций, 26 сентября, английский линейный корабль отогнал турецкий миноносец, угрожая последнему силою оружия. Это событие дало турецкому правительству долгожданный повод к полному закрытию Дарданелл. Таким образом, для неприятеля сообщение с Черным морем было отрезано. 14 октября англичане обстреляли турецкий самолет. Такие вызывающие действия со стороны английских дозорных сил возбудили неприязненное отношение турок к Англии. Тем не менее в Турции трудно было заметить желание воевать с Англией. Ненавистными являлись только исконные враги—«москов», Россия. Скорее всего можно было двинуть Турцию против нее.

У германского посла имелись большие сомнения в от-

ношении целесообразности вызова боевых столкновений на Черном море. Сушон, однако, считал, что этот путь является единственным, сулившим двинуть Турцию на вступление в войну. Обстоятельством первостепенной важности являлось сохранение должного настроения в Болгарии и Румынии, развивавшегося в сочувственном к Германии направлении, но которое в любой момент, под влиянием случайной причины, могло измениться.

Из Германии неоднократно приходили указания на желательность турецкого выступления. Так, 7 сентября начальник германской военной миссии получил от начальника Большого генерального штаба следующую телеграмму: «Желательно, чтобы Турция возможно скорее выступила, не позднее окончания организации обороны Дарданелл, которое необходимо ускорить». 8 сентября посол получил предписание вынудить Турцию к выступлению. 15 сентября он снова получил телеграмму от рейхсканцлера Бетман-Гольвега с требованием энергичных действий на Черном море. Сушон не получал никаких приказов или предписаний с родины. Он пришел к заключению, что ни от турецкого министерства, ни от посла не получит в ближайшее время согласия на выступление. Поэтому он решил действовать на свою ответственность; он переговорил с глазу на глаз с Энвером, который дал обещание в случае каких-нибудь событий на Черном море пропустить Сушона обратно в Босфор. Для обеспечения беспрекословного повиновения со стороны турецкого командного состава и экипажей кораблей Сушону необходимо было иметь соответствующие секретные приказы. Эти приказы, подписанные морским министром и полученные Сушоном 25 октября, гласили следующее: «адмирал действует по высочайшему повелению султана, и флот обязан ему повиноваться».

В конце концов Турция поставила свое согласие в зависимость от получения от Германии займа в размере 2 млн. турецких фунтов. Эта сумма была обещана. Когда деньги эти, после случайной задержки, попали, наконец, в Константинополь, Энвер-паша был готов итти на выступление, но его коллеги-министры хотели еще выиграть время и решили послать в Берлин министра иностранных

дел Халила, чтобы там договориться о наиболее удобном моменте для активного выступления Турции[1].

У командующего флотом был свой план, который заключался в следующем: совершенно неожиданно напасть на русские черноморские порты, действуя одновременно всеми боеспособными кораблями объединенного германо-турецкого флота, и произвести настолько значительные разрушения, чтобы ни Россия, ни Турция не могли уже пойти на-попятную.

У Энвера была та же цель, что явствует из секретного приказа от 22 октября. Этот приказ гласил:

> «Турецкий флот должен добиться господства на Черном море. Найдите русский флот и атакуйте его без объявления войны, где бы вы его ни нашли».

Только вечером 28 октября, когда общая атака на русские базы была уже в полном ходу, Сушон, находившийся перед Севастополем, получил радио от германского посольства с указанием, что под давлением политической обстановки необходимо начать военные действия.

---

[1] 20 октября министерство иностранных дел (русское) предупредило командующего черноморским флотом адм. Эбергарда телеграммой, что «в связи с получением Турцией от Германии золота возможно в ближайшие дни ее выступление против России».—Р е д.

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ

ОТ НАЧАЛА ВОЙНЫ С РОССИЕЙ ДО НАЧАЛА БОРЬБЫ ЗА ПРОЛИВЫ

Глава VII

НАЧАЛО ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

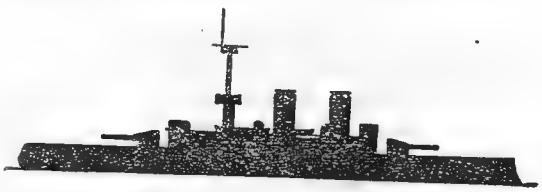
Состав и организация флота. Оперативный приказ. *Гебен* у Севастополя. Турецкие эскадренные миноносцы в Одессе. Заградитель *Самсун*. Крейсеры *Берк* и *Бреслау* у Новороссийска. Крейсер *Гамидие* у Феодосии. Послы неприятельских держав покидают Турцию.

27 октября 1914 г. все находившиеся в боевой готовности корабли и миноносцы турецкого флота вышли из Босфора для радиотелеграфной практики и упражнений по дозорной службе. Перед входом в Босфор и на этот раз держался русский почтовый пароход в ожидании другого парохода, выходившего из Босфора[1]. Справедливо предполагалось, что он служил для радиосвязи между какой-то береговой радиостанцией и Севастополем. Действительно, в парке русского посольства в Буюкдере на берегу Босфора, после отбытия посольства, была найдена радиостанция.

В 15 ч. 45 м. на *Гебене* состоялось заседание, на котором германские и турецкие командиры получили указания

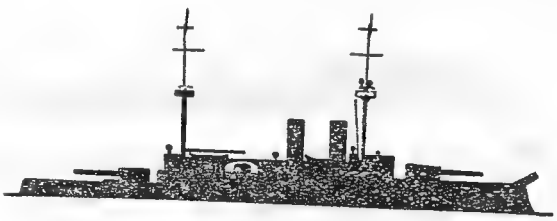
[1] В период натянутых отношений во избежание захвата сразу двух пароходов, поддерживавших регулярные почтово-пассажирские рейсы между Константинополем и русскими портами (Одесса, Севастополь), было установлено, что приходящий пароход входит в Босфор только после выхода из него очередного уходящего в Россию.—Р е д.

о предположении начать военные действия против России, а турецкие командиры, кроме того,—приказы морского министра, требовавшие от них подчинения командующему флотом[1]. В то же время был отдан следующий оперативный приказ, который содержал задания на 3 дня (карта 2):



Линейный корабль *Мессудие* (1874, модернизован в 1903 г.). Водоизмещение—9 250 *т*, скорость хода—17 узл.; вооружение—2—240-*мм*/47; 12—150-*мм*/45; 14—76-*мм*/45; 10—57-*мм*; 2—47-*мм*.

Примечание. Тяжелая артиллерия отсутствовала.

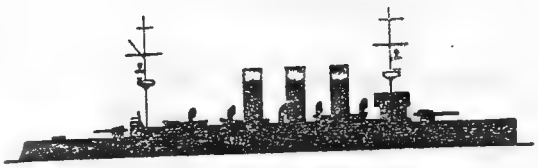


Линейный корабль *Хайреддин-Барбаросса*. Линейный корабль *Торгут-Рейс* (1891, в 1910 г. куплены у Германии). Водоизмещение—10 060 *т*; скорость хода—17 узл.; вооружение—4—280-*мм*/40; 2—280-*мм*/35; 8—105-*мм*/35; 8—88-*мм* 35; 2 торп. аппарата.

Примечание. Первый назывался *Курфюрст Фридрих Вильгельм*; второй—*Вейсенбург*.

[1] Состав и организация турецкого флота. Командующий флотом: к.-адм. Сушон. Младший флагман: коммодор Ариф-Бей. Линейный крейсер *Явуз Султан Селим* (*Гебен*)—флагманский корабль; легкий крейсер *Мидилли* (*Бреслау*); линейный корабль *Хайреддин-Барбаросса*—флаг младшего флагмана; линейный корабль *Торгут-Рейс*; легкий крейсер *Гамидие*; минный крейсер *Берк*; минный крейсер *Пейк* (*Peik*); турецкая флотилия эскадренных миноносцев: *Гайрет* (*Gairet*), *Ядигар* (*Jadighar*), Нумуне (*Numune*) Муавенет (*Muavenet*), *Ташос* (*Taschos*), *Басра* (*Basra*), *Ярхиссар* (*Jarhissar*), *Самсун* (*Samsun*), заградитель *Нилуфер* (*Nilufer*), заградитель *Самсун* (*Samsun*).

На линейных кораблях и крейсерах имелось два командира: германский и турецкий; на остальных кораблях—только германские командиры.



Легкий крейсер *Гамидие* (1903).

Водоизмещение—3 800 *т*; скорость хода—22,3 узл.; вооружение—2—150-*мм*/45; 8—120-*мм* 50; 6—47-*мм*/50; 6—37-*мм*; 2 торп. аппарата.

Примечание. Построен в Англии.

Легкий крейсер *Меджидие* (1903).

Водоизмещение—3 200 *т*; скорость хода—22 узл.; вооружение—см. *Гамидие*.

Примечание. Построен в США.

Одинаковый в общем силуэт с *Гамидие*.

Эскадренный миноносец *Муавенет (Muavenet i Millije)*
» » *Ядигар (Jadighar i Millet)*
» » *Нумуне (Numune i Hamie)*
» » *Гайрет (Gairet i Watanije)*

Водоизмещение—620 *т*; длина—72 *м*; скорость хода—35 (?) узл.; вооружение—2—88-*мм*; 3 торп. аппарата (45 *см*).

Примечание. Построены в Германии (Шихау) (1909).

Эскадренный миноносец *Ташос (Taschos)*
» » *Басра (Basra)*
» » *Самсун (Samsun)*
» » *Ярхиссар (Jarhissar)*

Водоизмещение—305 *т*; скорость хода—28 (?) узл.; вооружение—1—65-*мм*/40; 6—47-*мм* 40; 2 торп. аппарата (45 *см*).

Примечание. Построены во Франции (Канэ) (1908)

ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

1. Сведения о противнике. Многие сведения указывают на то, что русский черноморский флот подготовляет нападение.

2. Намерения. Энергично начать военные действия против России, в первую очередь при этом уничтожить русские морские силы, во вторую очередь—уничтожить или захватить важное в военном отношении государственное и частное русское имущество и пригодные для военных целей торговые суда, за исключением нейтральных.

3. Выполнение. Атака должна быть произведена внезапно и по возможности одновременно в различных пунктах: на Севастополь—флагманский корабль (*Гебен.*—Прим. перев.), заградитель *Нимуфер* и 2 эскадренных миноносца; против Керченского пролива и Новороссийска—*Бреслау* и *Берк*; на южный берег Крыма—*Гамидие*; на Одессу—2 эскадренных миноносца и заградитель *Самсун*; перерыв кабеля Севастополь—Варна—крейсер *Пейк*.

1-й день

Все участвующие в операции корабли выходят из Босфора с полным запасом угля; целью выхода объявляется совместное учение.

2-й день

Марш-маневр экономической скоростью; эскадренные миноносцы по возможности на буксире.

3-й день

На рассвете—атака в условленных пунктах; после атаки крейсеры занимаются крейсерскими операциями, а эскадренные миноносцы и заградители идут в Босфор.

4. Оборона Босфора. Линейные корабли *Торгут* и *Барбаросса*, канонерская лодка *Бурак* (*Burak*) и 2 миноносца остаются для обеспечения Босфора от заградительных операций и для встречи морских сил, возвращающихся из операции. Легкие неприятельские силы надлежит отгонять, превосходные—удерживать и атаковывать миноносцами. Использованием остающихся сил руководит младший флагман по указаниям представителя высшего военного командования.

Радиосвязь

В 15-мильной зоне от маяка Анатоли (черт.2) воспрещается пользование радио, за исключением случаев вызова с флагманского корабля и донесений о неприятеле. В случае отсутствия ответа от флагманского корабля на вызов донесение повторяется трижды наибольшей мощностью.

Частные приказы

1) Флагманскому кораблю и сопровождающему его полудивизиону эскадренных миноносцев.

На рассвете третьего дня операции подойти на расстояние 14 *км* (75 каб.) ко входу в Севастополь и обстрелять корабли в гавани и военные сооружения. При проходе вероятных районов минных заграждений эскадренные миноносцы высылаются вперед по курсу с тралами.

2) Заградителю *Нилуфер*.

В ночь со 2-го на 3-й день операции поставить мины при входе в Севастополь, после чего возвратиться в Босфор, вновь принять мины и ждать дальнейших приказаний у Терапии (Босфор) (черт. 2).

В случае, если обстановка не позволит поставить заграждение ночью совершенно точно в навигационном отношении, его надлежит поставить на рассвете. Ни в коем случае не ставить мины ближе 2 миль от входа в гавань.

3) Крейсеру *Гамидие*.

На рассвете 3-го дня операции сообщить властям порта Феодосия, что через 2 часа все сооружения, принадлежащие государству и частным обществам, будут уничтожены. По истечении этого срока уничтожить зерновой элеватор и стоящие в гавани неприятельские суда. После атаки Феодосии вести крейсерские операции вблизи Севастополя и к *W* от него и по возможности определять движение неприятельских морских сил.

4) Минному крейсеру *Берк*.

На рассвете 3-го дня операции сообщить властям Новороссийска, что через 4 часа турецкий флот уничтожит нефтяные цистерны, зерновые элеваторы и суда в том случае, если к указанному времени не будут выведены на рейд и сданы турецкому флоту все пригодные для военных надобностей

пловучие средства. Дальнейшие приказания *Берк* получит от *Бреслау*.

5) Крейсеру *Бреслау*.

На рассвете 3-го дня операции поставить мины перед входом в Керченский пролив. После этого совместно с *Берком*, уничтожить в Новороссийске нефтяные цистерны и зерновой элеватор, так же как и неприятельские суда. Затем оба крейсера ведут крейсерские операции к *Ost* от меридиана 34° (вост. долг. от Гринв.—Прим. перев.).

6) Начальнику флотилии эскадренных миноносцев.

Атаковать находящиеся в Одессе неприятельские силы; уничтожить неприятельские пароходы, имеющие военное значение. Поддержать заградительную операцию заградителя *Самсун* перед Одессой и Очаковом[1] (знание места поставленного заграждения необходимо во всяком случае).

7) Заградителю *Самсун*.

Поставить мины при входе в Очаков. Если это окажется невозможным, поставить мины перед Одессой, согласовав вопрос с начальником флотилии эскадренных миноносцев. После этого принять в Константинополе новую партию мин.

8) Минному крейсеру *Пейк*.

На рассвете 3-го дня операции перерезать кабель Варна—Севастополь.

9) Угольному транспорту *Ирмингард*.

На рассвете 1-го дня операции выйти и ожидать приказаний командующего флотилией эскадренных миноносцев.

Таким образом, жребий был брошен. Турция объявила войну России, притом именно на том море, на котором в течение почти 40 лет не показывался ни один турецкий корабль, и части турецкого флота выступили для выполнения возложенных на них задач.

Гебен (командир кап. I р. Аккерман) с заново отремонтированными котлами (была произведена частичная замена трубок) на рассвете 29 октября в полной боевой готовности находился перед Севастополем[2]. Под утро перед входом

[1] На картах немецкого оригинала Лорея Очаков обозначен на северном берегу входа в Днестровский лиман.—Прим. перев.

[2] В действительности *Гебен* ошибся в счислении и из-за мглы вышел не непосредственно к Севастополю, а несколько севернее.

в порт была обнаружена световая завеса. Около 5 час. в 7 милях от входа крейсер застопорил машины и выслал вперед эскадренные миноносцы *Ташос* и *Самсун* с тралами. Отряд шел 10-узловым ходом. Были приняты две русские радиограммы: первая в 4 час.: «Одесса. *Кубанец* взорван, военный корабль ходит по одесской гавани и взрывает суда» и вторая в 4 ч. 45 м.: «Война началась». Неудивительно поэтому, что Севастополь был наготове. В 6 ч. 28 м. береговые батареи открыли по *Гебену* ураганный огонь, а в 6 ч. 30 м. *Гебен* начал отвечать. Он открыл обстрел форта «Константин» с дистанции 7 800 *м* (40 каб.), а затем перенес огонь на суда, стоявшие в порту, на арсенал и военный порт (12 000 *м*—65 каб.), ведя огонь залпами крупной и средней артиллерии. Всего было выпущено 47 снарядов 280-*мм* и 12 снарядов 150-*мм*[1]. *Гебен* следовал зигзагообразными курсами. После десятого залпа он получил три попадания крупными снарядами близ кормовой дымовой трубы; однако, несмотря на множество осколков, повреждения на верхней палубе оказались незначительными. Один из осколков перебил трубку в одном из котлов, в результате чего тот выбыл из строя. Считая, что стрельба по береговым целям, вследствие плохой видимости, будет иметь малые результаты и принимая во внимание оживленный огонь береговых батарей, направленный и на эскадренные миноносцы—падения ложились большей частью перелетами, при которых можно было лишь удивляться ничтожному количеству попаданий,—*Гебен* отвернул и отошел 22-узловым ходом, приказав миноносцам убрать тралы. В 6 ч. 45 м. *Гебен* прекратил огонь, а в 6 ч. 50 м. прекратили стрельбу форты. *Гебену* не удалось выполнить своей первоначальной задачи: предполагалось держаться возможно дальше от 305-*мм* двухору-

---

Повернув и пройдя вдоль берега в направлении ко входу в Севастополь, он придерживался ближе к берегу, чем рассчитывал, и потому сразу попал в зону обстрела батарей, пройдя вместе с тем по кромке крепостного минного заграждения, бывшего в этот момент разомкнутым.—Р е д.

[1] Большая часть снарядов *Гебена* легла на берегу в районе госпиталя, угольных складов, полотна железной дороги и Корабельной слободки, меньшая—на рейде между кораблями без попаданий в них.—Р е д.

дийных башен и вне района действий остальных орудий; вместо этого из-за плохой видимости корабль подошел слишком близко к берегу и попал в непосредственный район обстрела береговых батарей. Упомянутая выше радиограмма из Одессы и то обстоятельство, что *Гебен* был опознан с берега раньше, чем сам нащупал свои цели на берегу, привели к тому, что батареи встретили крейсер в полной боевой готовности. Однако, ввиду одновременного открытия огня всеми батареями последним пристреляться было невозможно. Только этим обстоятельством можно объяснить малое количество попаданий. Результатов обстрела, произведенного кораблями, нельзя было определить из-за густого дыма, поднимавшегося из порта, а также из-за плохой видимости. Вскоре после своего поворота *Гебен* увидел дымы на *SO* и, повернув на них, опознал 3 новых русских эскадренных миноносца, по которым и открыл огонь с дистанции в 10—12,5 *км* (60—70 каб.). После отчетливо замеченного попадания на головном эскадренном миноносце неприятель повернул [1]. Тем временем показался заградитель *Прут*, направлявшийся в Севастополь и имевший на борту 700 мин. Он был обстрелян из 150-*мм* орудий и пущен ко дну [2]. Из 250 чел. команды турецкими миноносцами было спасено 75 чел., в том числе и командир. Русский пароход *Ида*, шедший из Мариуполя, был отправлен в Босфор с призовой командой. Незадолго до рассвета заградитель *Нилуфер*, не замеченный русскими дозорными кораблями, поставил 60 мин непосредственно перед входом на рейд;

[1] Дозорные эскадренные миноносцы *Лейтенант Пущин*, *Живучий* и *Жаркий*, которые пошли в атаку. С расстояния 70 каб. *Гебен* открыл по атакующим энергичный огонь противоминной артиллерией, причем с четвертого залпа на дистанции 45—50 каб. получил накрытие и попадание в головной миноносец *Лейтенант Пущин*, на котором был разбит привод штурвала и вспыхнул пожар под мостиком, ввиду чего миноносцы отвернули от *Гебена*, отказавшись от атаки.—Р е д.

[2] Накануне вечером *Прут* был послан в Ялту для перевозки в Севастополь батальона пехоты. Ночью был возвращен с пути приказанием приготовиться к постановке минного заграждения перед Севастополем и к рассвету оказался у Херсонесского маяка, где и был застигнут *Гебеном*.—Р е д.

самый вход удалось точно определить благодаря наличию световой завесы. На обратном пути заградитель задержал пароход Добровольного флота *Великий князь Александр*, команде которого сигналами было приказано покинуть пароход по истечении 10-минутного срока. *Нилуфер* принял пассажиров с их багажом и 14 мешков турецкой почты, после чего потопил пароход артиллерийским огнем (50-*мм* орудий). От захвата парохода и доставки его в Константинополь командир отказался ввиду неясной для него обстановки у Босфора. 30 октября в 8 ч. 15 м. *Нилуфер* вошел в Босфор. 31 октября после полудня *Гебен* также вернулся к Константинополю.

Для операции против Одессы предназначались 2 эскадренных миноносца типа «Шихау» из состава флотилии эскадренных миноносцев. Командующий флотилией (кап. 3 р. Мадлунг) находился на эскадренном миноносце *Гайрет*, командующий полуфлотилией (кап.-лейт. Фирле)— на эскадренном миноносце *Муавенет*. На обоих эскадренных миноносцах, кроме обслуживающего их германского личного состава, находились и германские моряки с двух однотипных кораблей, не принимавших участия в операции. Предполагалось, что угольщик *Ирмингард* возьмет эскадренные миноносцы на буксир, чтобы они за время пути в 300 миль израсходовали как можно меньше угля. Но оказалось, что скорость буксирования не превосходит 6 узлов, поэтому эскадренные миноносцы пошли самостоятельно. С заградителем *Самсун* условились о сигналах на случай атаки последнего неприятелем.

Поход к Одессе прошел при хорошей погоде и без всяких происшествий, за исключением ряда аварий механизмов, быстро и умело исправленных германским личным составом. В 1 час 29 октября на левом крамболе, в расстоянии около 5—6 миль, показалось зарево большого города. Это была Одесса. В 2 часа эскадренные миноносцы повернули на *W* и пошли к Одессе (карта 2, доп. карта А). Относительно входа в порт ничего не было известно; не имелось сведений ни о наличии и расположении минных и боновых заграждений, ни о вероятности противодействия со стороны неприятеля. К тому же ночь была темная и безлунная. При такой обстановке проникание в чужую

гавань представляло большие трудности. Случай пришел на помощь: из Одессы выходили в это время 3 парохода в кильватерной колонне, причем головной, очевидно, брандвахтенное судно, шел с огнями, два других—без огней. Воспользовавшись этим обстоятельством, оба эскадренных миноносца разошлись с ними контркурсом на расстоянии 50 *м* и направились ко входу в порт с зажженными ходовыми огнями, чтобы не возбуждать подозрений. Все было спокойно в гавани, когда эскадренные миноносцы малым ходом огибали волнолом. В расстоянии 80 *м* от оконечности волнолома стояла русская канонерская лодка типа *Донец*. Заметив в последний момент входившие неизвестные корабли, канонерская лодка подняла тревогу, но торпеда, пущенная с головного эскадренного миноносца *Гайрет*, попала ей в борт, и она сейчас же затонула. *Муавенет*, обогнав *Гайрет*, уничтожил артиллерийским огнем и торпедами вторую канонерскую лодку *Кубанец*, стоявшую у внутреннего мола[1]. Артиллерийским огнем было обстреляно и потоплено несколько пароходов[2], стоявших в гавани. Снаряд, попавший в электрическую станцию, внезапно погрузил порт в глубокий мрак. *Муавенет* решил выходить из гавани не северным выходом, следование которым затруднялось стоявшими в нем многочисленными рыбачьими судами, а опять южным, через который эскадренные миноносцы входили в гавань, поэтому он развернулся на месте. Этот маневр в незнакомой гавани, при начавшемся отражении нападения, при отсутствии носового руля, с турецким рулевым, понимавшим только турецкие командные слова, требовал большого умения от командующего полуфлотилией. При отходе

[1] *Кубанец* торпедной атаке не подвергся. Этому помешало случайное столкновение *Муавенета* с портовым катером, шедшим на помощь тонувшему *Донцу* и налетевшим в темноте на незамеченный им турецкий миноносец. Это столкновение было понято неприятелем, как намеренное нанесение таранного удара, почему, опасаясь повторения со стороны других таких же средств обороны порта активного противодействия, миноносец поспешил уйти из того района гавани, где находился *Кубанец*, ведя оживленную перестрелку с последним.—Р е д.

[2] Параходов потоплено не было. Повреждения получили 4 парохода и заградитель *Бештау*.—П р и м. п е р е в.

эскадренные миноносцы своим огнем подожгли несколько цистерн в нефтяной гавани; зарево от этого пожара было видно еще много времени спустя. Вследствие описанного маневра *Муавенета*, *Гайрет* был вынужден выходить через северный проход и, чтобы выиграть место для разворачивания, он сначала вернулся в южный проход, обогнал при этом *Муавенет* и обстрелял несколько пароходов. Из-за огня неприятельской артиллерии пришлось оставить мысль о подходе к молу с целью использования подрывных патронов. *Гайрету* приходилось маневрировать при таких же трудных условиях, как и *Муавенету*, и он вышел из гавани задним ходом. В 4 ч. 20 м. оба эскадренных миноносца, не получив никаких повреждений, встретились в море и большим ходом ушли в море. Достигнув в течение часа значительных результатов в одесской гавани, 30 октября они невредимыми вошли в Босфор.

Буксир *Самсун*, оборудованный в качестве заградителя, представлял собою старое, довольно потрепанное судно; котел его был неисправен, холодильник пропускал соленую воду. Первоначально *Самсун* отправился в поход совместно с эскадренными миноносцами, но 27 октября, согласно распоряжению начальника флотилии, буксир увеличил ход до полного, чтобы еще до рассвета успеть выполнить свое задание. Навигационные условия в отдельном плавании оказались весьма трудными из-за неисправности компаса: картушка ходила на 3—4 румба в обе стороны, а временами застаивалась; в конце концов компас совсем отказался служить. На буксире не имелось специальных приспособлений для закрытия огней, поэтому пришлось их изготовлять из минных чехлов. 29 октября в 1 час заградитель уклонился от встречи с каким-то судном, шедшим без огней, повидимому, миноносцем или брандвахтенным судном. В 3 ч. 25 м. со стороны Одессы послышались залпы и стали видны лучи прожекторов; это Одесса отвечала на атаку эскадренных миноносцев. В 3 ч. 30 м. показались два судна без огней. Одно из них было замечено благодаря наличию слабого отсвета, а также по искрам из труб. На прорыв в северном направлении и постановку мин перед Одессой при малом ходе в 8—10 узлов и сильном утомлении турецкой команды рас-

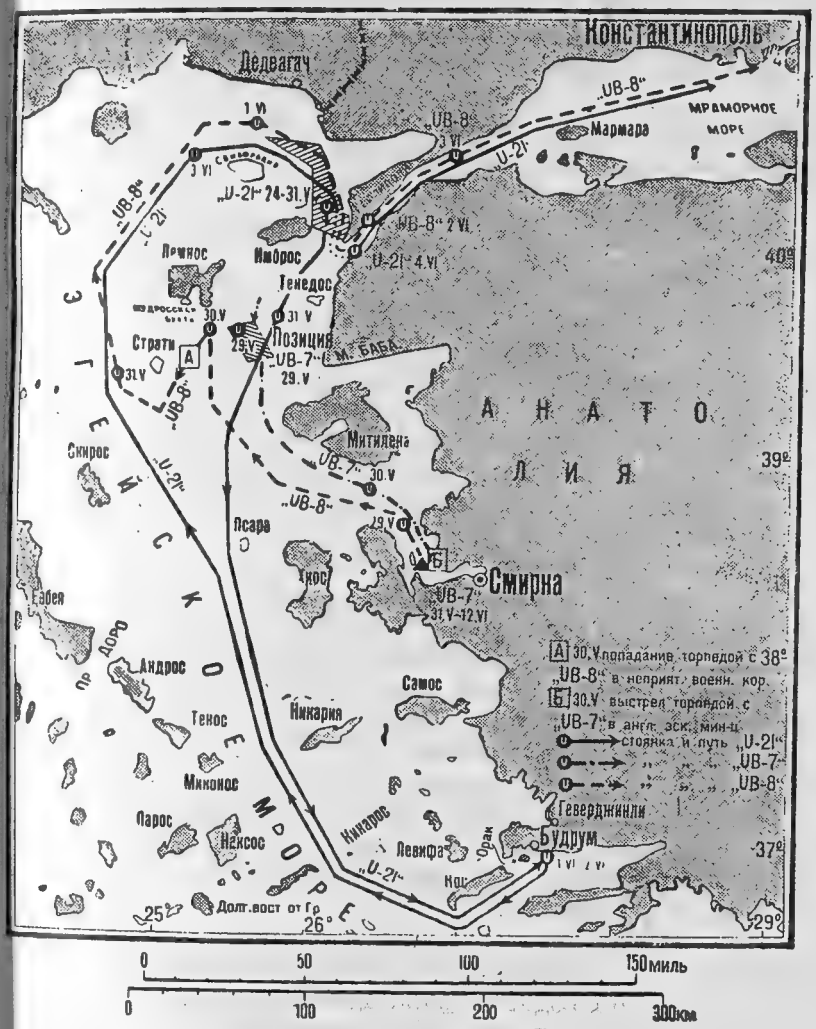
считывать не приходилось; поэтому командир решил поставить минное заграждение на линии Севастополь—Одесса. Во время постановки 28 мин (с интервалами в 300—400 *м*), продолжавшейся с 3 ч. 45 м. до 4 ч. 15 м., одно из замеченных судов подошло так близко, что было отчетливо видно. *Самсун* не был усмотрен с этого судна; вероятно, его трудно было заметить на фоне темной стены облаков. В 4 ч. 25 м. показалось еще одно неосвещенное судно, которое следовало за всеми движениями заградителя [1]. Командир решил на рассвете взять его на абордаж, но ему не удалось выполнить это смелое намерение из-за густой туманной завесы, разделившей оба судна. Далее за время продолжительного перехода вдоль румынских берегов неприятельских судов более не встречалось. Однако, обратный путь проходил также при тяжелых условиях: правая машина имела повреждение, а машинная команда, состоявшая из турок, совершенно измучилась, и в конце концов германская часть команды взяла на себя всю работу. Командир записал в дневнике военных действий:

> «Немногие немцы почти с нечеловеческими усилиями и поразительной бодростью сделали все возможное для выполнения задания».

30 октября в 5 ч. 30 м. заградитель вернулся в Босфор.

Минный крейсер *Берк* (под командой германского офицера) шел в Новороссийск, имея на борту только небольшую германскую вспомогательную команду. Подготовка турецкого личного состава на нем стояла на особенно низком уровне—турецкий командир и старший механик не имели никакого опыта, поэтому плавание *Берка* совершалось в особо трудных условиях и германскому командиру приходилось преодолевать необычайные затруднения. Кроме всего прочего, турецкий личный состав страдал морской болезнью, вследствие чего относился ко всему происходившему с апатией и безразличием. Только благодаря энергии и предусмотрительности молодого командира

[1] Никаких русских военных кораблей в море в этом районе не было. Вероятно, встреченные суда (если они вообще были) были торговыми, совершавшими обычные рейсы.



Черт. 4. Операции *U-21; UB-7* и *UB-8* в Эгейском море с 29 мая по 4 июня 1915 г.

подводная лодка выпустила торпеду, которая попала в пароход против задней трубы. *UB-8* видела, как взлетели на воздух палубные надстройки, но момент гибели парохода ей установить не удалось. Более точных сведений

о результате этой атаки не имеется. *UB-8* вошла в Дарданеллы 8 июня, не встретив на пути других возможностей для атаки.

Для входа подводных лодок в Дарданеллы были необходимы особые приготовления. Если ранее существовало стремление как можно теснее закрыть Дарданеллы минными заграждениями, то теперь возникла необходимость создать входной фарватер и обставить его возможно менее заметными предостерегательными знаками. Фарватер был проложен вплотную к европейскому берегу. Неприятель не мог его использовать, так как он представлял слишком большие навигационные трудности и находился в пределах обстрела турецких заградительных батарей. Обставлен он был следующим образом: небольшие бочкообразные буи отмечали концы линий минных заграждений и ставились в местах, особенно трудных в навигационном отношении.

Фарватер очистили от мин малые миноносцы. Особые трудности представляло для подводных лодок по своему характеру течение в узкости между Кум-Кале и Сед-эль-Баром. Здесь на глубине 20 *м* (65 фут.) был замечен сильный водоворот, который во многих случаях мешал производству поворота в определенную сторону. Для самих Дарданелл было установлено, что на глубине 25—30 *м* (82—98 фут.) нет вовсе течения, а глубже имеется течение противоположного направления. Последнее обстоятельство при умелом использовании могло оказаться очень кстати для малых подводных лодок при их небольшой подводной скорости.

Незначительность числа судов, встреченных *UB-8*, приходится объяснять тем обстоятельством, что другая германская подводная лодка достигла успехов, имевших для турецкой обороны решающее значение.

Подводная лодка *U-21* вышла 25 апреля 1915 г. в 5 ч. 30 м. из Вильгельмсгафена (под командою кап.-лейт. Херзинга). Путь в Средиземное море был выбран севернее Британских островов; *U-21* избегала встречи с нейтральными и неприятельскими кораблями, чтобы не быть открытой. 2 мая в 19 час. *U-21* взяла курс на мыс Финистерре (Испания) и здесь встретилась с пароходом *Марсала*, которы

доставил для *U-21* топливо и провиант. После обмена опознательными подводная лодка вошла вслед за кораблем в бухту Риа-де-Коркубьон, на западном берегу Испании, где, укрывшись за мысом Се, пришвартовалась к пароходу. Ночью приступили к приемке солярового масла и провианта; в 5 ч. 15 м. *U-21* приняла 12,5 *т* жидкого топлива и 1,9 *т* смазочного масла. Для окончательного пополнения запасов было условлено встретиться с пароходом *Марсала* 3 мая в 20 час. у входа в бухту Ароса[1]. В 5 ч. 30 м. 3 мая *U-21* вышла в море и шла в течение дня малым ходом под одной машиной курсом *S*. Принятое топливо во время пробы оказалось непригодным (не давало вспышки). Смесь с топливом старого запаса оказалась тоже невозможной вследствие разницы в удельных весах. Таким образом, вновь принятое горючее не годилось для моторов. Командир был поставлен перед задачей, решение которой имело огромное значение. Он пишет в своем военном дневнике:

«Наличный запас жидкого топлива—26 *т*. Решаю не поворачивать назад, а пытаться дойти до Каттаро. При экономичном ходе (9 узлов) старого солярового масла хватит с небольшим остатком, но только в том случае, если не понадобится слишком частое и длительное погружение. Возвращаться через канал, имея в виду меры противолодочной обороны, принятые англичанами, было бы неразумно. Путь вокруг Шотландии тоже представляет с этой точки зрения бо́льшие трудности, нежели путь вперед. Преимущества возвращения, заключающиеся в небольшом выигрыше в расстоянии (на 200 миль), сводятся к нулю необходимостью частого погружения. Свежая погода тоже вероятнее на севере, чем в Средиземном море. Наконец, в Средиземном море, даже при стечении самых неблагоприятных обстоятельств, можно пополнить запас топлива в нейтральном порту. В конце концов возвращение значительно затянуло бы выполнение операции».

Это решение командира имело огромное военное значение. Если бы он повернул обратно, то не только получилась бы задержка, но повторение операции, вероятно,

[1] К северу от Виго.—Прим. перев.

было бы уже излишним. Достигнутые им в Дарданелла
успехи в большой степени помогли Турции выдержат
атаки англичан; не будь его своевременного появления, со
противление обороны было бы, вероятно, быстро сломлен

При следующей встрече с пароходом *Марсала* команди
уведомил его о непригодности жидкого топлива и пр
сил довести об этом до сведения соответствующих учр
ждений в Германии. 6 мая в 7 час. *U-21* прошла Гибра
тарский пролив вплотную к Марокканскому побережь
В 15 ч. 10 м. показались 2 небольших миноносца, уви
которые, подводная лодка погрузилась. Один из миноносц
подошел на 1 000 *м* (5½ каб.), повидимому, заметил и
рископ и открыл огонь. *U-21* погрузилась на глуби
20 *м* (65 фут.). Около 15 ч. 50 м. оба миноносца скрыли
из виду. 9 мая в 16 ч. 10 м. произошла еще одна встре
с пароходом. Несмотря на мглистый горизонт, *U-*
была обнаружена, и, когда корабли находились др
у друга на траверзе, пароход неожиданно повернул
подводную лодку, которая была вынуждена быстро п
грузиться. Обе встречи имели последствием посыл
англичанами предупредительных радио. Следующая встр
ча *U-21* с неприятелем произошла 11 мая в 7 ч. 10 м
когда 2 французских эскадренных миноносца появили
в районе южнее Сицилии. Очевидно, перископ был зам
чен; один из эскадренных миноносцев открыл огонь с д
станции около 700 *м* (4 каб.), всплески ложились оче
близко к подводной лодке. Она погрузилась на 20
(65 фут.). Эскадренный миноносец прошел над нею и, пов
димому, стремился ее найти; по крайней мере, шум е
винтов долгое время был слышен поблизости.

Без дальнейших приключений *U-21* подошла 13 м
к Каттаро и в 15 час. вслед за австрийским эскадренн
миноносцем вошла в бухту. Расчеты командира впол
оправдались. Остаток топлива равнялся 1,8 *т*. П
выходе из Вильгельмсгафена топлива имелось 56,5
за переход в 1 900 миль до Финистере было израсходова
30,5 *т*, за переход в 200 миль до Каттаро—24,2 *т*. П
бывание в Каттаро длилось всего 7 дней, в течение котор
подводная лодка ремонтировалась и снабжалась. 20 м
в 18 ч. 30 м. *U-21* направилась к малоазиатскому по

режью. Командир избегал в дневное время пересекать коммуникации и проходить близ больших населенных островов. Он намеревался обойти 24 мая Лемнос и Имброс с севера, чтобы сперва выяснить расположение неприятельских кораблей и, если удастся, использовать сумерки или лунную ночь для атаки (карта 15).

24 мая в 11 ч. 45 м. он заметил южнее Дедеагача военный корабль, в котором при приближении опознал русский крейсер *Аскольд*. Крейсер, повидимому, стоял на якоре в 5 милях от берега. *U-21* своевременно погрузилась, имея все шансы остаться незамеченной. Командир решил не атаковывать крейсера, хотя попадание было бы несомненным. Он намеревался следовать к Галлипольскому полуострову, чтобы произвести первую атаку по находящемуся там англо-французскому флоту. Он предполагал, что его появление еще неизвестно, и не хотел понижать шансов атаки главного объекта выстрелом по неанглийскому крейсеру. Эта выдержка в ближайшие же дни принесла блестящие результаты.

Настало 25 мая. Отсутствие ветра и гладкое море создавали условия хорошей видимости. *U-21*, следуя в подводном положении, выяснила, что главные неприятельские силы находятся против ожидания не у Габа-Тепе, а у мыса Геллес. Поэтому она не могла уже к рассвету выйти для атаки главных сил. Зеркально-гладкое море и хорошая видимость создавали трудные условия для атаки, но, с другой стороны, как будто имелись и шансы на успех: подводная лодка еще не была обнаружена, а корабли стояли на якоре. В 5 ч. 30 м. *U-21* усмотрела по носу три линейных корабля типа *Агамемнон (Agamemnon)* и *Маджестик*, окруженные многочисленными мелкими кораблями. Госпитальное судно, повернувшее прямо на подводную лодку, вынудило последнюю погрузиться на 20 *м* (65 фут.). Возможно, что ее перископ был замечен, потому что один из эскадренных миноносцев некоторое время держался вблизи и несколько раз проходил над подводной лодкой. В 6 ч. 20 м. явилась, наконец, возможность повернуть для атаки ближайшего линейного корабля типа *Трайомф*. Линейный корабль стоял на якоре без сетевых заграждений, окруженный несколькими парохо-

дами. В 6 ч. 25 м. *U-21* подошла на дистанцию выстрела; однако, несмотря на то что она шла на глубине 12,5 *м* (41 фут.) и показывала перископ очень осторожно, ее заметили, и линейный корабль, стоя на якоре и управляясь машинами, повернулся носом к подводной лодке. Когда перископ снова показался, неприятель тотчас же открыл огонь из носовой башни с дистанции около 700 *м* (4 каб.). Падения снарядов очень сильно ощущались на *U-21*. Принимая во внимание, что и эскадренный миноносец продолжал держаться над подводной лодкой, от атаки пришлось отказаться. *U-21* погрузилась на 25 *м* (82 фут.) и отошла истинным курсом 340°; шум винтов над ней постепенно утих, так что в 8 ч. 40 м. подводная лодка смогла всплыть на 10-*м* (32,8-фут.) глубину.

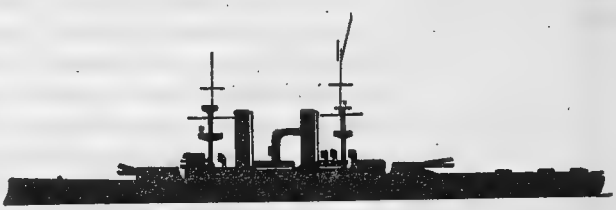
Под берегом подводная лодка обнаружила линейный корабль типа *Маджестик* на ходу и пошла на него в атаку. Вскоре из-за кормы этого линейного корабля появился шедший средним ходом другой линейный корабль типа *Куин (Queen)*, находившийся от подводной лодки на благоприятной для торпедного выстрела дистанции. Поэтому в 9 ч. 05 м. *U-21* с дистанции в 1 000 *м* (5½ каб.) выпустила в него торпеду из кормового аппарата. Корабль уклонился от торпеды, дав задний ход, и при появлении перископа открыл огонь кормовой противоминной артиллерией. Очевидно на гладкой поверхности моря с корабля заметили воздушный пузырь торпедного выстрела. Командир счел, что при таких условиях надо отказаться от дневной атаки по кораблям, находящимся на ходу. Однако, аккумуляторная батарея уже разрядилась, и не представлялось возможным отойти в подводном положении, с тем чтобы повторить атаку вечером. Поэтому командир решил попытаться атаковать линейный корабль, стоявший на якоре у Габа-Тепе, и для этой цели лег на курс *Ost*. У Габа-Тепе стоял на якоре английский линейный корабль *Трайомф* с поставленными противоминными сетями; вокруг него беспрерывно циркулировал большим ходом эскадренный миноносец, а на ноках шестов противоминных сетей сидели наблюдатели. Таким образом, линейный корабль казался достаточно обеспеченным от атак подводных лодок. Эскадренный миноносец неоднократно вынуждал *U-21* погружаться

на 20 *м* (65 фут.), а в 11 ч. 20 м., когда она следовала на глубине 15 *м* (49 фут.), эскадренный миноносец прошел над нею. 3 минуты спустя *U-21* подошла на дистанцию торпедного выстрела. Торпеда с ножницами была выпущена из носового аппарата с дистанции в 300 *м* (1½ каб.). На подводной лодке был слышен двойной взрыв: сначала—менее громкий, металлический удар, и сейчас же за ним очень громкий грохочущий взрыв. Из-за близости эскадренного миноносца командир не имел возможности проследить результатов атаки. *U-21* отошла на глубину 20 *м* (65 фут.), но шум винтов эскадренного миноносца был еще долго слышен. Очень вероятно, что в чистой, прозрачной воде светлосерый корпус подводной лодки на глубине 20 *м* был виден (опыт показал, что под водою из среднего перископа ясно был виден свой собственный носовой люк, отстоящий на 25 *м* от перископа). Лишь на глубине в 25 *м* (82 фут.) шум винтов затих. В 14 ч. 20 м. *U-21* всплыла на 10 *м* (32 фут.) и осмотрела горизонт—ни одного корабля не было видно у Габа-Тепе, а корабли, стоявшие южнее, также покинули свое якорное место.

В то время как сам стрелявший не смог наблюдать результатов своего смертоносного выстрела, это выполнили за него турецкие позиции. Наблюдатель, находившийся на высшем пункте оборонительной позиции Кодшачемендаг, сообщает об этом событии следующее:

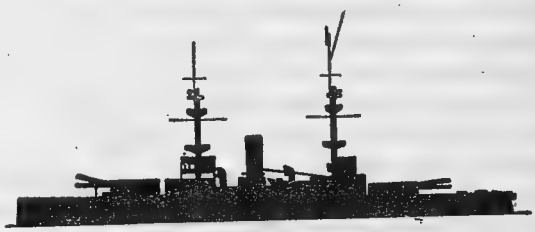
«Как раз этот корабль (*Трайомф*) за последние дни особенно часто обстреливал 190-*мм* и легкой артиллерией Майдос, Килию, Маль-Тепе и турецкие позиции и батареи. Он производил обстрел почти по расписанию: утром, в полдень и вечером. Около полудня я услышал глухой звук. В окопах—большое волнение. Эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы, корабельные шлюпки спешат на помощь, в то время как все большие корабли уходят самым полным ходом. *Трайомф* сделал еще несколько выстрелов в направлении на *N*, где, повидимому, находилась подводная лодка, а также и на *S*; один снаряд попал в пароход. На линейном корабле поднялась суета, я слышал звуки горна, громкие голоса, команды, спускались шлюпки, какие-то предметы выбрасывались за борт. Через несколько минут корабль накренился на один борт, скоро трубы и мачты легли

на воду, шесты сетевых заграждений торчали вверх; имея ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх. Дикая суматоха—эскадренные миноносцы, пароходы, шлюпки, люди в воде, а посредине—красное тело умирающего гиганта.



Линейный корабль *Трайомф (Triumph)* (1903)
Водоизмещение — 12 000 *т*; длина — 133 *м*; скорость хода — 20 узл.; вооружение — 4—254-*мм*; 14—190-*мм*; 14—76-*мм*; 2 торп. аппарата.

Корабль опрокинулся через 12 мин. после взрыва; через 21 мин. корма его поднялась высоко вверх, и корабль погрузился носом в глубину, оставив целое кладбище облок



Линейный корабль *Маджестик (Madjestic)* (1895)
Водоизмещение — 15 150 *т*; длина — 119 *м*; скорость хода — 17,5—18,5 узла; вооружение — 4 — 305-*мм*; 12 — 152-*мм*; 16—76-*мм*; 5 торп. аппаратов.

ков. В окопах началось громкое ликование и крики ур стрельба прекратилась, друг и враг смотрели на воду, пер живая незабываемые минуты».

Погибло всего 3 офицера и 70 матросов, так как по рукой было много спасательных судов.

U-21 отошла в подводном положении от побережь и только в 21 ч. 25 м., после 2½-часового пребывани под водой, всплыла и зарядила аккумуляторную батаре

Командир намеревался итти на *W*, чтобы обогнуть с севера остров Самофракию и к вечеру отыскать стоянку крейсера *Аскольд*, который, по его мнению, держался в том же районе: ведь никто не мог рассчитывать на появление подводной лодки в 40 милях севернее острова Имброс. В следующую ночь он намеревался вновь итти на *S*, чтобы на рассвете подойти к мысу Геллес.

26 мая прошло без событий: не был встречен ни *Аскольд*, ни какой-либо другой неприятельский корабль. С 20 ч. 45 м. подводная лодка шла на глубине 20 *м* (65 фут.); в 3 ч. 20 м. 27 мая она всплыла на 10 *м* (32 фут.). Дул легкий *Ost*-й ветер силой в 2 балла при волнении в 1—2 балла и очень хорошей видимости. У Габа-Тепе не было ни одного корабля, у южного мыса полуострова Галлиполи можно было различить линейный корабль среди множества транспортных, госпитальных и других вспомогательных судов, вокруг которых циркулировало 6 эскадренных миноносцев. Линейный корабль был так плотно окружен вспомогательными судами, что подход под благоприятным для атаки курсовым углом казался почти невозможным. Вот как описывает командир *U-21* в военном дневнике свой подвиг:

Подводная лодка *U-21* (1913)

Водоизмещение — 650 *т*; длина — 64,2 *м*; подводная скорость хода—9,6 узла, надводная—15,5 узла; вооружение—1—88-*мм*; 1 пулемет; 4 торп. аппарата; 9 торпед.

«4 ч. 15 м. Маневрирую для выхода в атаку сперва курсом *W*, потом курсом *Ost*. Условия для незаметного приближения несколько лучше, чем 25 мая (волнение 1—2 балла). 5 ч. 38 м.—выпуск торпеды из носового аппарата между 2 пароходами с дистанции 600—700 *м* (3½—4 каб.), угол встречи торпеды с целью 120°. Слышен взрыв. После выстрела подводная лодка несколько погружается. Находящиеся поблизости эскадренные миноносцы приближаются к подводной лодке и несколько раз проходят над ней. Погружаемся на 20 *м* (65 фут.). 6 ч. 15 м.—идем на глубину 10 *м* (32 фут.). Между двумя пароходами над водою виден корпус опрокинувшегося корабля. Вокруг много кораблей; 8—10 эскадренных миноносцев и не-

сколько рыболовных пароходов систематически обыскива
водный район между Имбросом и Галлиполи. Чтобы
показать, куда отходит подводная лодка для зарядки аккум
ляторов, продолжаем итти на глубине 20 *м*».

На этот раз жертвой смелой атаки пал английск
линейный корабль *Маджестик*. Потери в личном соста
составляли 40 чел. Гибель этих двух линейных кораб
в дополнение к гибели линейного корабля *Голиаф* зас
вила неприятеля убрать все большие корабли от побер
жья. Поэтому *U-21*, несмотря на большую выдержк
не имела больше случая для атаки.

29 мая командир сделал попытку атаковать линейн
корабль типа *Маджестик*, стоявший на якоре в бух
Кефало (на острове Имброс). При этом подводная ло
в 13 ч. 24 м. запуталась в сетевом заграждении, котор
закрывало вход в бухту. В средний перископ было вид
что проволоки обмотались вокруг корпуса подводн
лодки. Резкой перекладкой руля и переменными ход
машин удалось разорвать сети и освободиться. Одна
два толстых троса остались на корпусе подводной ло
и тянулись в направлении за корму и вверх. Подводн
лодка следовала малым ходом на глубине 25 *м*. К счаст
работа в сетевом заграждении не была замечена, х
дело происходило в полдень при тихой ясной пого
Опасение, что за подводной лодкой на поверхности во
тащатся концы или буйки, оказалось напрасным:
крайней мере, над *U-21*, шедшей на глубине 30 *м*, про
какой-то корабль, ничего не заметив. Днем, в надвод
положении, после часовой работы удалось освободит
от петель сетей, опутавших лодку. Весьма хорошую слу
бу, как оказалось, сослужил сетевой отвод.

30 и 31 мая *U-21* не встретила никаких подходящих
атаки объектов; попадались только эскадренные мино
цы, рыболовные пароходы и вспомогательные кораб
Обследовать остров Лемнос не стоило: очевидно, в г
ной своей базе—Мудросской бухте—корабли были
лучше обеспечены, нежели в бухте Кефало. Поэт
командир решил итти 1 июня в базу Будрум. В 14 ч. 4
подводная лодка встала там на якорь и получила
начальника базы указания для входа в Дарданел

От приемки топлива можно было воздержаться ввиду наличия запаса в 33 *т*.

Личный состав отдохнул в течение ночи, и 2 июня в 8 ч. 45 м. *U-21* снялась с якоря, направляясь в Дарданеллы. Командир—кап.-лейт. Херзинг — намеревался еще раз обыскать наружный берег полуострова Галлиполи и в случае отсутствия неприятельских кораблей войти в Дарданеллы. Оказалось, что, за исключением эскадренных миноносцев, все военные корабли исчезли. Ввиду этого в 9 час. *U-21* пошла ко входу в Дарданеллы. У мыса Геллес она попала в сильный водоворот, затруднявший повороты. Сильные разрывы, слышные на подводной лодке, заставили ее погрузиться на 42 *м* (138 фут.). Однако, источником разрывов являлась не стрельба преследующих кораблей, а вероятно, стрельба своих же береговых батарей. Всплыв в 13 час., подводная лодка убедилась, что благодаря попутному глубинному течению она оказалась у турецких минных заграждений скорее, чем предполагалось. В 13 ч. 15 м. *U-21* миновала заграждения и в сопровождении турецкого миноносца направилась к Константинополю, куда прибыла 5 июня в 17 час., через 40 дней после выхода из своей германской базы.

Во время крейсерства подводных лодок *UB-8* и *U-21* перед Дарданеллами на театр военных действий прибыла третья подводная лодка—*UB-7* (лейт. Вернер).

UB-7 была переброшена по железной дороге в Полу, откуда вышла 11 мая (черт. 4). 20 мая в полдень она достигла без особых происшествий базы Орак, откуда для пополнения своих запасов направилась в бухту Геверджинли. На основании полученных сведений командир намеревался пройти севернее Лемноса и Имброса и атаковать неприятеля с *N* между Имбросом и материком. В пользу такого решения говорило и то обстоятельство, что *UB-8*, идя из Смирны, предполагала подойти к Дарданеллам с юга и, таким образом, избежать взаимной помехи. 23 мая на пути от острова Никария до острова Скирос было замечено довольно оживленное движение судов и даже усмотрен броненосный крейсер, но вследствие незначительной скорости подводной лодки случая для атаки не представилось. Из-за повреждения дизель-

мотора пришлось взять курс на Афон. В помощь электро
мотору был поднят парус. При попытке исправить дизел
мотор выяснилось, что последний стопорился кажды
раз при сообщении его с гребным винтом, а значит, и
можно было пользоваться только для зарядки батарей
для надводного хода приходилось пользоваться электро
мотором. Положение требовало величайшей экономи
электрического тока. Подводное плавание, необходимо
во избежание встречи с пароходами и парусниками, явл
лось слишком большой нагрузкой для батарей. Поэтом
25 мая было устроено следующее приспособление: сн
ружи корпуса подводной лодки, на уровне крыши рубк
была установлена пустая бочка емкостью в 40 литро
одним своим концом укрепленная к рычагу, выстрелива
шемуся изнутри подводной лодки; при необходимост
укрыться под воду лодка погружалась, уничтожала ост
точную плавучесть и оставалась под водой, как бы по
вешенная к бочке, благодаря чему не расходовался эле
трический ток. К вечеру удалось обнаружить причину н
исправности дизель-мотора, и 26 мая около 6 час. он см
снова работать 3 цилиндрами. Командир надеялся вы
полнить свой первоначальный план, тем более что вскор
и четвертый цилиндр заработал исправно. Из-за авари
подводная лодка потеряла 2½ дня и временами дрейф
вала в пределах видимости с острова Лемнос с полуразр
женной батареей—«положение неприятное с точки зрени
подводника», как говорилось в военном дневнике кома
дира.

27 мая в 4 ч. 20 м., следуя в подводном положении, *UB*
подошла к мысу Кефало на острове Имброс (карта 1
При осмотре бухты в самой глубине ее оказались легки
крейсер, линейный корабль, повидимому, типа *Куин Э*
забет и несколько эскадренных миноносцев, перед ними
12—15 пароходов. У входа стоял в дозоре легкий крейс
Случайно в 8 ч. 15 м. *UB-7* оказалась вплотную у входно
буя. Прежде чем удалось убрать перископ, последн
прочертил по буйрепу входного буя, и хотя буйреп и б
отброшен сетевым отводом, но, повидимому, при эт
или натянулся, или оборвался. Во всяком случае дозо
ный крейсер что-то заметил и прошел большим ход

над подводной лодкой, которой пришлось погрузиться на 14 *м* (46 фут.).

На успешную атаку и последующий выход из бухты было мало надежды: действительно, присутствие подводной лодки, очевидно, стало известным; военные корабли стояли за транспортами на сравнительно малых глубинах, так что подводной лодке оставалось очень мало места для маневрирования; следовало ожидать, что поперек бухты поставлено тросовое или минное заграждение, и лишь случайно удалось найти внешний конец фарватера, ведущего через него; к тому же и батарея подводной лодки была наполовину разряжена. Командир считал, что уже само появление подводной лодки перед неприятельской базой имеет большое моральное значение, поэтому он вышел из бухты и поблизости от Габа-Тепе лег на дно на глубине 17,5 *м* (57 фут.), чтобы с наступлением темноты прорваться через линию дозоров. Ориентируясь при подходе к якорной стоянке у Габа-Тепе, *UB-7* усмотрела только группы эскадренных миноносцев; других кораблей, в частности линейных и аэростатной матки, не было видно.

После 19½-часового нахождения под водой *UB-7* в 23 ч. 40 м. всплыла для зарядки батарей. Несмотря на произведенную очистку воздуха и восстановление расхода кислорода, уже к 22 час. воздух был совершенно непригоден для дыхания, и дышать приходилось через особые регенеративные (калиевые) патроны.

28 мая *UB-7* прошла между островами Имброс и Лемнос с целью обыскать южные берега обоих островов. Командир пришел к убеждению, что вследствие каких-то ему неизвестных успехов подводных лодок большие корабли отозваны, и в открытом море находятся только эскадренные миноносцы и сторожевые корабли. Он видел на воде множество обломков и предметов снаряжения, очевидно, принадлежавших не только транспортам, а также огромные нефтяные пятна. 29 мая тоже не представилось случая для атаки, а 30 мая подводная лодка направилась в Смирнскую бухту (черт. 4). Внутри бухты *UB-7* атаковала неприятельский эскадренный миноносец, но последний уклонился от торпеды. До наступления темноты он обыскивал

бухту, так что *UB-7* только в 20 час. смогла всплыть и ночью встать на якорь в гавани. Теснота помещения 127-тонной подводной лодки, а также порча мотора по ставили личный состав в особенно тяжелые условия, незнакомые большим подводным лодкам. 20 дней плавания было пределом того, что мог вынести экипаж такой ма ленькой лодки. Командир был единственным офицером на ней, так что его никто не мог сменить даже на короткий срок. До 12 июня *UB-7* ремонтировалась в Смирне. 13 июня она вышла в море с намерением атаковать неприятельские силы при входе в Дарданеллы. Однако, в районе Лемноса Имброса и входа в Дарданеллы никаких кораблей не было усмотрено, зато возле южной оконечности Галлипольского полуострова находились различные пароходы, обеспеченные внешней и внутренней линиями охранения эскадренных миноносцев. 17 июня в 10 час. *UB-7* атаковала транспорт с одной трубой и четырьмя мачтами; след торпеды был виден до самой цели (в направлении на трубу), но взрыва не последовало. Атака из левого торпедного аппарата тоже не имела последствий, хотя след торпеды и вел к цели. Командир отнес эти неудачи, помимо плохой работы торпед, за счет значительного волнения, которое возле мыса Геллес усиливается от встречи с течением. В этот день дул *NW* силой в 6 баллов, и волнение соответственно достигало 5—6 баллов. Непопадания торпедами командир считал возможным отнести за счет сильной волны на том основании, что на подводной лодке даже при следовании на глубине в 12 *м* (39 фут.), сильно ощущалось волнение.

После очень сложной для небольшой подводной лодки перезарядки аппарата запасной торпедой *UB-7* 19 июня сделала попытку произвести атаку у Габа-Тепе и у мыса Геллес. Но объектов для атаки не имелось. У мыса Тек (карта 15) лодка обнаружила заграждение из стальных тросов. Море было зеркально спокойное, ввиду чего дальнейшие операции не имели надежды на успех; поэтому командир решил войти в Дарданеллы. В 13 час. он дошел до Чанака и 21 июня встал на якорь в гавани подводных лодок в Константинополе.

Деятельность неприятельских подводных лодок за-

метно мешала дарданельскому транспорту: они причиняли много неприятных потерь. Первоначально войска подвозились морским путем—самым быстрым и удобным. Но этот путь являлся в то же время и наиболее опасным. 10 мая два транспорта под конвоем эскадренного миноносца *Гайрет* находились на пути в Дарданеллы. Английская подводная лодка *E-14* атаковала их. Голонной пароход *Патмос (Patmos)* уклонился от торпеды, а турецкий пароход *Гюльджемаль (Güldschemal)* (вместимость 5 071 рег. тонн бр.) получил попадание в носовую часть. Эффект взрыва был очень незначителен: форштевень оказался перебитым, но водонепроницаемая переборка выдержала, и пароход остался на плаву; потерь в личном составе и материалах не было. На следующий день ценный пароход был приведен на буксире в Золотой Рог. По этому поводу английские источники[1] единогласно сообщали, что пароход, имевший на борту 6 000 чел. (пехотная бригада и несколько батарей), затонул. Черчил пишет: «Это ужасное событие фактически положило конец передвижению турецких войск морским путем». Но в действительности дело обстояло иначе: 28 мая подводная лодка потопила небольшой турецкий пароход *Пандерма (Panderma)*, входивший в состав конвоя из 4 пароходов, сопровождавшегося миноносцами; при этом погибло около 250 чел. и столько же было спасено. Это был единственный случай потерь среди перевозившихся сухопутных войск в результате действий неприятельских подводных лодок. 25 мая намечалась доставка в Дарданеллы турецкой дивизии. Дивизия была посажена на транспорты, стоявшие у константинопольской набережной. Английской подводной лодке *E-11* удалось атаковать эти транспорты в гавани. Торпеда попала в лихтер и потопила его. Германский пароход *Стамбул (Stambul)* (3 359 рег. тонн бр.), у которого стоял лихтер, получил пробоину, но не затонул. Вторая торпеда ударилась в стенку набережной. Само собой разумеется, что оба сильных взрыва произвели переполох среди портового населения. Войска тотчас же

[1] Corbett, т. III, стр. 27; Churchill, World crisis, т. II, стр. 407.

были высажены и должны были выступить сухим путем
С этого дня войска больше не отправлялись морским пу
тем. Однако, снабжение провиантом было невыполним
по суше. Приходилось снабжать массу войск численность
450 000 чел. и соответствующее количество животны
Для доставки на фронт потребного ежедневного снабжени
(400—500 *т*) требовалось не столь уже много транспор
ных средств при условии 10-дневного перехода от коне
ных пунктов железнодорожных линий Константинополь—
Узункепрю и Смирна—Пандерма (карта 1). Турецка
генеральная инспекция тыла пыталась посредством по
стройки полевых железных дорог на европейском и азиат
ском побережьях сократить срок подвоза снабжени
и улучшить его посредством регулирования движения п
дорогам. Но из-за недостатка рабочих рук и материало
эти попытки ни к чему не привели. Подвоз мог произв
диться только морем, и, таким образом, снабжение арми
находилось в зависимости от обеспеченности морских ко
муникаций с обеими базами: Гайдар-Паша и Пандерм
Со времени высадки неприятельской армии снабжени
турецкой армии продовольствием не соответствовало е
росту. Поэтому было невозможно образовывать запас
наоборот, с течением времени расходовалась вся имевшаяс
наличность. Войска находились в зависимости от прихо
транспортов с продовольствием и жили сегодняшним дне
До самого конца боев в Дарданеллах в деле снабжени
не произошло перемен. Деятельность неприятельских по
водных лодок являлась тяжелой заботой; полная оси
новка морского транспорта привела бы армию к катастроф
К счастью, транспорты с продовольствием почти никог
не атаковывались во время перехода. Первая потеря т
кого рода произошла в августе 1915 г. В портах Акбал
Бергас, Чаркой было потоплено несколько пароходов, н
почти во всех случаях удавалось спасти некоторую час
груза. Долгое пребывание кораблей в гаванях для ре
грузки увеличивало опасность. Приспособления для в
грузки почти полностью отсутствовали, так что разгруз
одного парохода часто длилась неделями. Случалось
что из-за недостатка в мешках рожь, бобы и горох про
насыпались в трюм, и для выгрузки приходилось сперв

самоотверженной работе немногочисленного германского личного состава крейсеру удалось выполнить возложенную на него задачу. На рассвете 29 октября *Берк* подошел к Новороссийску. И здесь обстановка была совершенно неизвестна—в частности относительно расположения минных заграждений. *Берк* выжидал перед входом в гавань и в 7 час. отправил на берег на шлюпке турецкого офицера в сопровождении германского унтерофицера для передачи письменного извещения о предстоявшем обстреле морских сооружений. К 9 час. шлюпка все еще не возвращалась, а наблюдения с салинга показали, что офицер задержан на берегу русскими. Желая во что бы то ни стало вернуть своих людей, командир, невзирая на незнание расположения мин, вошел в порт за молы. Русские тотчас же исчезли, и шлюпка с парламентерами благополучно вернулась на корабль. Тем временем неприятель начал подготовку к обороне. Сухопутные войска заняли заранее подготовленную позицию, подвозились боевые припасы, менялись позиции полевой артиллерии. В 10 ч. 50 м. *Берк* открыл огонь по русской позиции. Несмотря на плохие результаты стрельбы турецких комендоров, 300—400 русских спешно оставили эту позицию. Вскоре появился крейсер *Бреслау* (командир кап. 2 р. Кеттнер). Он приказал крейсеру *Берк* уничтожить радиостанцию и находившиеся в порту суда. Несколькими 105-*мм* залпами радиостанция была разрушена и кроме нее также несколько складов и бараков. По приказанию крейсера *Бреслау*, *Берк* вышел из порта на линию дозора, оставаясь с ним в прожекторной связи; затем отпущенный *Бреслау* 1 ноября вернулся в Босфор. В ночь с 28-го на 29-е крейсер *Бреслау* направился к Керченскому проливу и в 6 час. поставил при входе в него 60 мин (углубление 2,5 *м*, с интервалами по 55 *м*[1]), после чего 18-узловым ходом направился к Новороссийску (карта 2). Получив донесение от минного крейсера *Берк*, крейсер *Бреслау* вошел на рейд и с застопоренными машинами остановился перед молом. С 10 ч. 50 м. до 12 ч. 40 м. с дистанции 1 200—

[1] На этом заграждении в тот же день погибли пароходы РОП и Т (Рос. об-ва пароходства и торговли) *Ялта* и *Кавбек*.—Р е д.

4 000 *м* (6—20 каб.) *Бреслау* обстрелял два больших нефтяных склада—в общей сложности 50 цистерн, 14 пар ходов, несколько зерновых складов и кран цементного завода. Было сделано 308 выстрелов. Находившиеся в п вани пароходы—голландский и английский, стоявш вплотную к первому,—не обстреливались. В 13 ча *Бреслау* и *Берк* вышли из Новороссийска. Неприятел отвечал ружейным и пулеметным огнем с высот. Герма ский обстрел нанес городу страшные повреждения. К мандир крейсера *Берк* сообщает:

> «Мы видели, как пылающая красная нефть стекала вдо улиц в море и жуткая дымовая туча обволакивала гор и его окрестности. Мы покинули пылающий город и, отой на 80 миль от него, все еще видели охваченный огнем Но российск, похожий на раскаленный кратер».

Командир крейсера *Бреслау* пишет:

> «Пылающие нефтяные цистерны, над которыми на сот метров вверх поднимался густой черный дым, были явн доказательством нашего успеха».

Попытка перехватить русские торговые суда у южно берега Черного моря не удалась. На крейсере *Пейк*, который возлагалась задача по перерезке кабеля Варна Севастополь, оказалась авария в машине, ввиду чего з задачу взял на себя *Бреслау*. Его попытка перерезать к бель 1 ноября не имела успеха, и в полдень того же д он пришел в Константинополь.

Легкий крейсер *Гамидие* (под командой германско и турецкого командиров) подошел 29 октября в 6 ч. 30 к Феодосии, на южном берегу Крыма. Два офицера, г манский и турецкий, отправились на паровом кат в порт с предупреждением, что через два часа начне обстрел портовых сооружений, ввиду чего населен предлагалось очистить город. С крейсера было вид что вместе с гражданским населением покинули го и некоторые сухопутные части. Командир не обстрели войск, чтобы не подвергать опасности женщин и дет Во время обстрела, произведенного между 9 и 10 ча было израсходовано 150 снарядов, разрушивших пор

вые краны, вокзал, водопроводную башню и склады. Во время похода вдоль крымского берега, в 15 час. крейсер утопил парусное судно в 300 *т* вместимостью с грузом соли; команду ее взяли на крейсер. В 17 ч. 30 м. был потоплен посредством открытия кингстонов русский пароход *Шура* в 1 223 *т* вместимостью, шедший из Николаева в Новороссийск без груза; команда его была также принята на борт. За время дальнейшего плавания вдоль западного черноморского побережья больших судов не было встречено. 31 октября в полдень крейсер *Гамидие* вошел в Босфор.

Все корабли, участвовавшие в операции, вернулись в невредимости, целиком выполнив возложенные на них задачи. Командующий флотом в донесениях об операции пишет между прочим:

> «Не забывая, что удача и погода исключительно способствовали выполнению операции, мы все же должны отнести полный успех за счет отличного поведения и специальной подготовки германского личного состава. Все трудности, требовавшие высшей меры самоотвержения, железной силы воли, бодрости и мужества, ложились главным образом на немцев, командированных на турецкие корабли. Во многих случаях были проявлены выдающаяся находчивость и энергия в преодолении препятствий».

Набег на русские порты грозил кризисом турецкому министерству. Великий визирь снимал с себя ответственность за действия флота и предлагал военному министру вернуть флот назад. А тот, совместно с морским министром, слал командующему флотом сердечные телеграммы, поздравляя его с успешными действиями. Ввиду того что оба последних министра имели за собою большинство в «Комитете единения и прогресса», командующий флотом не считался с мнением великого визиря. Кризис, впрочем, разрешился очень быстро: 31 октября русский, французский и английский послы потребовали свои верительные грамоты. Русский посол покинул Константинополь в тот же вечер, французский и английский—1 ноября. Не согласовывая вопроса с союзниками, Россия объявила Турции войну: английский и французский послы согласно полу-

ченным ими из Лондона и Парижа инструкциям должн
были согласовать свои действия с русскими[1]. Пос
объявления войны Россией Турция распорядилась пог
сить все маяки на Черном море и заменить весь франц
ский персонал, обслуживавший управление маяков. Одн
временно был запрещен вход на верфи английским раб
чим и чиновникам, взамен которых вызывались немц

---

[1] Действительно, Англия, для которой выступление Тур
создавало прямую опасность для Египта, была чрезвычайно
довольна объявлением Россией войны Турции. Английский
циальный морской историк Корбетт («Операции английского ф
в мировую войну», т. 1) пишет, что несмотря на факт напад
на русские порты, все еще оставалась надежда, что в составе ту
кого правительства одержат верх сторонники нейтралитета.
нако,—добавляет он,—под влиянием действий русского прави
ства она (надежда) вскоре исчезла. Уже не в первый раз Ро
предпринимала важные шаги, не считаясь с союзниками. Еще
сентября она заключила соглашение с Румынией, не поставив
вестность об этом ни Лондон, ни Париж, теперь же, никого
варительно не уведомив, она объявила войну Турции».

Глава VIII

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ДО КОНЦА 1914 г.

Русский черноморский флот. Обстрел Дарданелл. Конвоирование транспортов крейсерами. Задачи турецкого флота. Бой у Балаклавы. Гибель заградителя *Нимуфер*. Подготовка десантной операции у Одессы. *Гебен* обстреливает Батум. *Бреслау* уничтожает брандеры. *Гебен* подорвался на мине.

До тех пор пока неприятель не предпринимал активных операций, Турции не было надобности сосредоточивать свои силы в определенных пунктах; главными целями ее операций являлись проведение экспедиции против Суэцкого канала и Египта и наступление против русских на Кавказе. Операции против Суэцкого канала были направлены против наиболее уязвимого участка морских коммуникаций Великобритании на пути из Индии в Европу. Энергичное ведение этих операций должно было весьма серьезно повлиять на положение на европейском театре военных действий, так как из Индии в Европу перевозились в большом количестве войска. Кавказский театр военных действий был более по душе туркам,—«москов» был старым врагом, который давно протягивал жадные руки к Константинополю и заветной целью которого было сорвать полумесяц с Айя-Софии и водворить на ней греческий крест, снятый с нее турками четыре с половиной века назад. При неудовлетворительном состоянии шоссейных дорог в Турции вопрос снабжения обоих театров стоял очень остро. С приближением зимы на кавказском фронте прибавились еще чрезвычайные затруднения, связанные с глубоким снеговым покровом на

горах. Большую часть снабжения для войск, сражавших на Востоке, приходилось доставлять на судах по Черном морю, точно так же как и самые войска. Эти перевоз предъявляли к флоту большие требования одновремен с выполнением им своей главной задачи—обороны проли вов. Второй задачей флота являлось обеспечение морски путей и удержание неприятеля достаточно далеко от Бо фора с тем, чтобы доставлять в Константинополь уго из Зунгулдака и грузы из румынских и болгарских пор тов. Бо́льших заданий нельзя было предъявлять к турец кому флоту, значительно уступающему русским морски силам в отношении как корабельного, так и личного со става[1].

[1] Русский черноморский флот имел следующий состав:

Состав русского черноморского флота *

Наименование	Год спуска на воду	Водоизмещение *т*	Главная артиллерия *мм*
Линейные корабли			
Иоанн Златоуст	1906	13 000	4—305/45
Евстафий			4—203/45
Пантелеймон	1900	12 800	4—305/45
Ростислав	1896	9 000	4—254/45
Три Святителя	1893	13 500	4—305/45
Крейсеры			
Кагул	1902	6 800	12—150/45**
Память Меркурия	1903	6 800	12—150/45**

9 новых эскадренных миноносцев, 17 более старых эскадр ных миноносцев.

* См. приложение IV в конце книги.

** В действительности — 152-*мм*, что соответствует фактич скому калибру—6″.—Прим. перев.

Командующим русским флотом состоял в.-адм. Эбергард. Боевая подготовка русского флота была хороша, лучше, чем в Балтийском флоте. Черноморский флот стрелял на больших дистанциях, много плавал, появлялся всегда соединенно, что совершенно лишало *Гебена* возможности использовать с успехом свое превосходство в скорости и артиллерийском вооружении против неприятельских сил по частям. *Бреслау* превосходил в скорости хода все русские корабли, но его вооружение точно так же, как и броневая защита, не выдерживало сравнения с вооружением и защитой русских крейсеров. Турецкие крейсеры *Гамидие и Меджидие* уступали русским крейсерам во всех отношениях. Оба турецких линейных корабля не годились для поддержки *Гебена* в бою с русскими линейными кораблями; они настолько уступали русским в скорости, артиллерийском вооружении и дальности огня артиллерии, что командующий флотом отказался от мысли использовать их против русского флота и предназначил их для обороны проливов, где их боеспособность впоследствии выявилась в полной мере и где они оказали ценные услуги. Русские эскадренные миноносцы во всех отношениях превосходили турецкие, так что активные операции со стороны последних повлекли бы за собой только напрасные потери. Турецкая флотилия эскадренных миноносцев оказалась весьма полезной при конвоировании угольных транспортов, а позднее—в непрерывных операциях в Мраморном море. Стратегическая обстановка на черноморском театре складывалась значительно благоприятнее для русских, чем для турок, ввиду наличия у первых такой военно-морской базы, как Севастополь. Севастополь, находясь в наиболее выступающей к югу части Крымского полуострова, господствовал над Черным морем. Анатолийское побережье в свою очередь выступает к северу против Крыма, вследствие чего и образуется узкость шириною в 140 миль, через которую турецким кораблям приходилось направляться, чтобы достигнуть русско-турецкой границы. От Босфора до этой границы—500 миль; на южном берегу Черного моря нет удобных гаваней, берег везде свободен от каких-либо значительных навигационных препятствий. Северный берег, наоборот, имеет много отлично защищен-

ных якорных стоянок и гаваней; он изобилует также и на
вигационными препятствиями.

После отъезда послов англичане и французы открыли
военные действия на Эгейском море. 1 ноября англичане
уничтожили в Смирне турецкую канонерскую лодку и дв
транспорта, а 3 ноября англо-французский флот по
командой английского адмирала Кардена обстрелял Дар
данеллы. Внешние укрепления Дарданелл несколько по
страдали от обстрела, но еще до полудня корабли пре
кратили огонь и отошли. *Гебен* развел пары, чтобы быт
готовым к обороне Дарданелл.

Тотчас же после открытия военных действий русская
армия начала наступление на кавказском фронте, ввиду
чего турецкое военное министерство решило энергично
ей противодействовать. Для этой цели надо было пере
бросить X армейский корпус из Самсуна в Трапезонд. При
обсуждении вопроса об обеспечении переброски войск
морское командование заявило представителям высше
сухопутного командования, что имеющихся морских сил
для этой цели недостаточно. Тем не менее решено было
рискнуть выполнить переброску, но численность войск
ограничивалась: намечалось перевести в Трапезонд две
полка из Керасунды и один—из Самсуна. Представителю
армии особо указывалось на необходимость сохранения
насколько возможно дольше в полной тайне места назна
чения пароходов, чтобы противник не имел возможности
планомерно подготовиться к нападению на транспорты.
Вследствие широко раскинутой сети шпионажа, которую
неприятель сплел в среде разноплеменного населения,
сохранять важные военные мероприятия в тайне было
много труднее, чем в Германии. Надо особенно отметить
еще то обстоятельство, что личный состав пароходов со
стоял сплошь из греков, которые хотя и считались турец
кими подданными, но на которых нельзя было с уверен
ностью положиться. Для прикрытия первого конвоя
транспортов назначались крейсеры *Бреслау* и *Гамидие*
под общим руководством командира *Бреслау* (карта 3).
Были назначены к отправке 3 парохода: 2 из них надле
жало начать посадку войск 5 ноября утром в Керасунде,
а 1—в Орду. *Гамидие* и *Бреслау* надлежало встретить

5 ноября вечером у Керасунды и затем сопровождать транспорты на восток. *Бреслау* не застал в Орду никакого парохода, и лишь ночью с 5-го на 6-е сюда прибыл маленький вовсе не ожидавшийся пароход, который мог принять только часть солдат. *Бреслау* стал на якорь в Керасунде утром 6 ноября. Здесь он узнал, что в перевозке войск участвует лишь один пароход *Ак-Денис*, принявший около 3 000 чел. сухопутных войск и вышедший в море по направлению к Трапезонду. Вследствие этого *Бреслау* отправился в Трапезонд, куда прибыл в 15 ч. 30 м. и где нашел *Гамидие* и транспорт; последний тотчас приступил к высадке войск. Тем временем сам Сушон на линейном крейсере *Гебен*, в сопровождении минного крейсера *Берк*, вышел 6 ноября в 3 ч. 35 м. из Босфора с целью войти в боевое соприкосновение с русскими и произвести демонстрацию у Севастополя, которая должна была отвлечь внимание русских от турецких транспортов. Заградитель *Нилуфер* вышел одновременно для уничтожения кабеля Варна—Севастополь. В 9 ч. 20 м. *Гебен* взял курс на Ялту, на южную оконечность Крыма, но в 9 ч. 30 м. получил радиограмму от турецкого высшего военного командования, гласившую, что в 8 час. были замечены 10 русских военных кораблей у Зунгулдака. В Зунгулдаке, Козлу и Бендер-Эрегли находятся важнейшие угольные копи анатолийского побережья. Этот уголь являлся единственным ресурсом снабжения топливом Турции после начала военных действий, когда она оказалась отрезанной от всех среднеевропейских стран. Поэтому уничтожение гавани и погрузочных приспособлений в Зунгулдаке имело бы тяжелые последствия для Турции.

По получении этого известия от штаба высшего командования Сушон 18-узловым ходом направился к Эрегли, чтобы заставить противника принять бой и прежде всего, чтобы воспрепятствовать ему незаметно под берегом прорваться на W. Операция по обстрелу русским флотом незащищенных пунктов Зунгулдака и Козлу длилась с 7 ч. 45 м. до 10 час.[1]. Обстрел этот не причинил больших

[1] Бомбардировка Зунгулдака была выполнена линейным кораблем *Ростислав* и крейсером *Кагул* под прикрытием главных сил

повреждений, утоплен был один греческий пароход. Из дальнейших сообщений выяснилось, что неприятельские силы состояли из 6 линейных кораблей и крейсеров и 1 эскадренных миноносцев. В 13 ч. 45 м. поиски были пре кращены как безнадежные. На рассвете 7 ноября *Гебе* должен был находиться перед Босфором. Решение отка заться от поисков русских было вызвано следующими со ображениями.

1. Если бы после обстрела неприятель непосредственн вернулся в Севастополь, то *Гебен* из-за своей фланговой позиции все равно не смог бы его догнать до Севастополя за исключением случая, если бы неприятель шел со ско ростью менее 12 узлов, что едва ли соответствовало дей ствительности.

2. Тот же довод сохранял справедливость, если бы не приятель избрал другое направление, между *N* и *Ost.*

3. Вероятность найти неприятеля в секторе от *N* до *WSW* была мала, так как для поисков имелись только *Гебе* и *Берк.* Кроме того, присутствие *Гебена* у Босфора бы необходимо на тот случай, если бы неприятель вздума на утро обстрелять босфорские укрепления или по прикрытием линейных кораблей поставить мины пер входом в него. Избранная Сушоном позиция (15 миль о входа в Босфор) позволяла *Гебену* в случае приближени русских кораблей заранее соединиться с *Барбароссо* и *Торгутом*,—которые еще 6 ноября в полдень направ лись для обеспечения безопасности Босфора,—и мож быть, позднее произвести атаку на русских эскадренны миноносцами. Преследование в неизвестность было нево можно из-за слишком большого расхода угля по сравн нию с имевшимся небольшим запасом. Кроме того, *Гебе* не мог предпринять преследования неожиданно для ру

черноморского флота. Этой бомбардировкой была начата длинн серия операций против угольного района, продолжавшихся в т чение всей войны для прекращения подвоза угля в Константин поль. Операции эти, выражавшиеся в действиях на путях сообщ ний для уничтожения тоннажа, блокаде побережья с обстрело отдельных мест добычи угля, набеговых операциях, воздушны налетах и пр., не дали желаемого результата, который мог бы достигнут только высадкой десанта.—Р е д.

ских, так как радиостанция Окмейдан (близ Константинополя) отрепетовала открытую радиограмму на немецком языке, сообщавшую место и курс *Гебена*; таким образом, и то и другое было известно русским. В 14 час. 7 ноября *Гебен* снова вошел в Босфор.

В отместку за обстрел русскими угольного района Сушон приказал *Бреслау* немедленно обстрелять Поти (порт к северу от Батума). 7 ноября в 7 ч. 20 м. *Бреслау* находился у Поти и до 8 час. выпустил по портовым сооружениям на дистанции 2 000—2 500 *м* (11—14 каб.) 81 снаряд. Были обстреляны 2 паровых крана, несколько складов и старый форт возле маяка; пароходов в гавани не оказалось. С берега на обстрел ответили сначала ружейным огнем, а затем огнем полевой батареи, не достигшей, однако, попаданий. По русским источникам, в результате этого обстрела были убитые и раненые. В 19 час. от командования флотом была получена радиограмма, гласившая, что высшее командование прекратило переброски войск и что предстоит лишь разгрузка в Трапезонде 1 парохода с самолетами. Командир *Бреслау* решил вернуться в Босфор совместно с *Гамидие*. Однако, 8 ноября в 1 час *Бреслау* получил приказание пока не возвращаться вследствие продолжения перевозки войск.

Вот что происходило тем временем в Константинополе. Тотчас по возвращении *Гебена*, 7 ноября, Сушон письменно изложил турецкому главному командованию свое мнение о возможностях турецких морских сил и наметил задачи, которые были им по силам. Главная задача флота—оборона морских проливов; выполнение ее достигается: 1) нахождением флота в проливах, 2) обеспечением флотом службы сторожевых кораблей, 3) поддержкой укреплений при форсировании входа неприятелем и 4) производством торпедных атак на неприятельские силы перед входом в проливы. Второй задачей турецкого флота являлось удержание неприятеля на таком расстоянии от Босфора, чтобы обеспечить доставку в него морскими путями угля из Гераклии и разных грузов из румынских и болгарских портов. Нельзя было возлагать бо́льших задач на турецкий флот, уступавший неприятелю не только количественно, но и в отношении материальной части и личного со-

става. Сражение с русским флотом, не принеся заметного ущерба последнему, имело бы результатом верную гибель турецкого флота, корабли которого не стояли на одной высоте с русскими в отношении тактической и артиллерийской подготовки и вооружения.

Присоединение *Гебена* и *Бреслау* и размещение на турецких кораблях германского личного состава изменило положение лишь настолько, что отдельные корабли соединенного флота могли, пользуясь благоприятными обстоятельствами, наносить ущерб неприятелю, а также активно выступать против его коммуникаций и баз. Чем больше и чем энергичнее турецкий флот мог выступать активно, тем больше забот было бы у России о прибрежных районах и базах; она не смогла бы обнажать своих побережий от войск, а также направлять к противоположному берегу Черного моря торговые суда и транспорты, не подвергая их значительному риску.

Румыния и Болгария также были бы в страхе за свои порты. Поэтому, если бы в течение войны встал вопрос о высадке турецкой армии на неприятельском побережье, то необходимо было бы сначала взвесить, насколько сама цель оправдывала риск потери всего турецкого флота. Если только противник стал бы действовать хотя бы элементарно правильно, то турецкий флот, принимая во внимание его численность и состав, не был бы в состоянии обеспечить перевозку армии и производство высадки.

После отправки письма Сушона главному командованию оттуда пришла радиограмма, настоятельно требовавшая переброски части X армейского корпуса в Трапезонд. Сообщалось, что уже отдан приказ продолжать перевозки 5 пароходами; к командующему флотом была обращена просьба об их конвоировании. Начальник службы тыла сообщал дополнительно, что Энвер-паша сознает опасность перевозки, но в силу создавшегося положения настаивает на ее выполнении, считая, что сухопутные коммуникации слишком длинны и неудобны.

Командующий не смог уклониться от выполнения столь настойчивой просьбы. При обсуждении вопросов отправки и обеспечения 5 транспортов выяснилось, что высшим военным командованием без ведома командующего флотом

в море уже выслано 3 транспорта. Транспорты эти, следуя без конвоя, в сомкнутом строю, с зажженными ходовыми огнями, встретились с русской эскадрой, возвращавшейся после обстрела Зунгулдака 6 ноября, и были потоплены[1]. В энергичном письме турецкому высшему командованию Сушон указывал, что подобные потери должны были быть и несомненно были бы избегнуты, если бы предварительные соглашения об отправке 3 пароходов на восток были соблюдены. Для прикрытия 5 транспортов *Гебен* вышел 9 ноября рано утром в море (карта 3) и крейсеровал на расстоянии 40—50 миль от Босфора в направлении на Крым и на *Ost* от линии Босфор—Крым. 10 ноября он сделал попытку перерезать кабель Варна—Севастополь. Ему удалось вытралить большую секцию этого кабеля, так что последний на продолжительное время вышел из строя. Тем временем *Бреслау* и *Гамидие* сопровождали транспорты, доставившие 5 000 чел. из Орду и Уние в Трапезонд; попыток воспрепятствовать этому со стороны русских не последовало. Высшее командование в дальнейшем отказывалось от перевозок войск морем и вызвало транспорты обратно; поэтому 12 ноября *Гебен* вернулся в Босфор, а 13 ноября вернулись *Бреслау* и *Гамидие*; ни один из кораблей неприятеля не встретил.

Вот что пишет в своем военном дневнике германский командир *Гамидие* по поводу подхода к различным турецким базам на анатолийском побережье: «Появление турецкого военного корабля вызывало в населении радость и энтузиазм. Повсюду на берегу собирались толпы людей, которые стояли часами, издали рассматривая корабль. Когда состояние моря позволяло, множество жителей подходило к борту на шлюпках, желая осмотреть корабль. Местные власти благодарили меня за приход корабля, хотя я и пытался уступить эту честь турецкому командиру. На корабль присылались подарки: живые телята, овцы и куры, яйца, овощи, фрукты, папиросы. Каждый матрос, не исключая немцев, получал свою долю. Во время пла-

[1] Эти три транспорта *Митхад-Паша*, *Безми-Алем* и *Бехр-Ахмер*, обнаруженные главными силами черноморского флота, были сперва обстреляны ими из орудий до 305-*мм* калибра включительно, а затем потоплены миноносцами, принявшими часть людей из воды. Ред.

вания на *Гамидие* личный состав привык к морской обс
новке; посещение различных гаваней, связанное с хор
шим столом, доставляло туркам удовольствие».

Русский флот не оставался бездеятельным. 17 нояб
пришло известие, что 5 линейных кораблей, 2 крейс
и 12 эскадренных миноносцев утром обстреляли Тра
зонд[1], а затем направились на *W*. Сушон немедленно
шил войти в боевое соприкосновение с неприятелем.
бен и *Бреслау* получили приказание приготовиться к
ходу; они должны были выйти в полдень, а *Гамидие*, *Па*
и миноносцы—ночью, по мере готовности. Независимо
этой операции заградитель *Нилуфер* был выслан для д
ствий против неприятельской морской торговли в зап
ную часть Черного моря до устья Дуная включитель
до тех пор, пока позволял запас угля.

В 13 ч. 35 м. русская эскадра *W*-м курсом прошла
расунду. Вследствие этого сообщения *Бреслау* полу
приказание быть на следующее утро у Синопа, затем
средним ходом на *Ost* вдоль побережья, чтобы войти в
прикосновение с неприятелем. 17 ноября в 15 ч. 30
Гебен и *Бреслау* вышли из Босфора (карта 4). Согла
новым сведениям, русские отошли от Керасунды *N*-м к
сом; поэтому *Бреслау* было приказано следовать за *Ге*
ном. Корабли направились 15-узловым ходом к кры
скому побережью с намерением встретиться с русск
флотом на вероятном его обратном пути к Севастопо
и, в случае удачного стечения обстоятельств и при налич
превосходства сил над противником,—атаковать его
частям. Ночь прошла без происшествий. 18 нояб
в 6 ч. 10 м. *Бреслау* был выслан 18-узловым ходом в ра
южнее Севастополя; *Гебен* следовал 15-узловым ход
Только в случае открытия неприятеля разрешалось в
пользоваться радио. Линейные корабли *Барбаросса* и *Т*
гут получили приказание срочно приготовиться к
ходу.

Около 11 ч. 45 м. *Гебен* вновь увидел *Бреслау* в гус
мгле под берегом, близ Балаклавы. Во время переда

---

[1] Бомбардировка Трапезонда явилась ответом на бомбардиро
Поти.—Р е д.

новых приказаний для обоих кораблей о поисках в различных квадратах *Бреслау* в 12 ч. 05 м. обнаружил справа русский крейсер (карта 4). *Гебен* повернул полным ходом на противника и тотчас же увидел в тумане справа еще один корабль; вскоре между двумя ранее замеченными кораблями появились 5 линейных кораблей, следовавших курсом SW, а также эскадренные миноносцы. Казалось, настал, наконец, долгожданный момент померяться силами с неприятелем. В тумане русский флот, шедший в сомкнутом строю, внезапно столкнулся с *Гебеном* и *Бреслау* на очень близкой дистанции. Почти одновременно, в 12 ч. 20 м., противники открыли огонь; *Гебен* представлял собой лучшую цель, проектируясь на ясном фоне мористой части горизонта. *Гебен*, находясь на носовых курсовых углах противника, открыл огонь главной артиллерией по головному кораблю с дистанции в 7 000—7 200 *м* (38—39 каб.) и пытался, развивая полный ход, произвести охват головы неприятельской колонны. Русские залпы ложились хорошо. Вскоре по открытии огня *Гебен* получил тяжелое попадание. На его стремление охватить голову неприятеля русские отвечали последовательным изменением курса. Вскоре *Гебен* оказался под сосредоточенным огнем 5 русских линейных кораблей. Но опасность быстро миновала: русский флот, подобно видению, скрылся в полосе тумана. Бой продолжался едва 10 минут. *Бреслау* смог следовать с борта *Гебена*, противоположного ведшему бой, и не получил попаданий. По официальным русским источникам, на русском головном линейном корабле *Евстафий* снарядом с *Гебена* были повреждены надстройки по мостиком, убито 33 чел. и ранено 35[1]. На *Гебене*

[1] Линейный корабль *Евстафий* получил четыре попадания 280-*мм* снарядами. Первым была пробита средняя дымовая труба и взрывом снесена бортовая радиосеть. Вторым и третьим (из третьего залпа), попавшими одновременно, были достигнуты попадания в батарейную палубу с пробитием 127-*мм* брони и повреждением внутренних помещений и оборудований и в правый носовой 152-*мм* каземат на стыке двух броневых плит 152-*мм*, причем обе плиты были разбиты. Четвертый снаряд при разрыве у борта об воду осколками изрешетил небронированный борт в носовой части вблизи ватерлинии. Потери: убито—5 офицеров, 29 чел. команды, ранено—24 чел. команды, большинство тяжело.—Ред.

неприятельский снаряд вывел из строя 3-й каземат лево борта, причем погибла вся прислуга (12 чел.); несколь человек прислуги подачи умерло позднее вследствие равления газами.

На незначительной дистанции в 6,5—7 *км* (37—39 ка 305-*мм* снаряд пробил бортовую броню. Заряды, на дившиеся в каземате, не взорвались, а только сгоре поэтому повреждения оказались незначительными. страдавший от газов соседний каземат был быстро от очищен.

В густом тумане, к сожалению, невозможно было сн найти неприятельскую колонну или какой-либо из до ных крейсеров или эскадренных миноносцев и атако их. Туман не рассеивался, а неприятель исчез. За корот время боевого столкновения *Гебен* не смог использов свое преимущество в скорости и артиллерийском во жении. Он выпустил всего девятнадцать 280-*мм* сна дов; среднюю артиллерию так и не удалось испо зовать.

Предполагая, что неприятель вернулся в Севастопол что было верно,—Сушон приказал: миноносцам оста в гавани, *Гамидие*—следовать для обстрела Туа *Бреслау*—вернуться в Босфор. *Гебен* в сопровожде минного крейсера *Пейк* оставался в море до 20 нояб но неприятеля не видел. 20 ноября в 6 час. *Гамидие* дошел к Туапсе и обстреливал его до 7 час., выпустив станции 1 500—2 000 *м* (8—11 каб.) 80 фугасных сна дов по нефтяным цистернам и принадлежащим к сооружениям. Цистерны и сооружения получили т лые повреждения, но пожаров не последовало, что о чало отсутствие нефти в цистернах; радиостанция б также разрушена.

Из Босфора снова последовала отправка военных зов. Несколько транспортов с боевым запасом, орудия мотоциклетками и провиантом направилось на вос и для их обеспечения вышли в море (21 ноября — *Гамидие* и *Бреслау*, а также недавно вступивш строй *Меджидие* (карта 5). Выгрузка транспортов на лась в Трапезонде. Но ввиду того, что перед входом в пезонд русские поставили минные заграждения, т

порты войти в гавань не смогли[1]. Транспорты никогда не кончали погрузки одновременно и не могли следовать совместно, поэтому непосредственное конвоирование их не производилось, а крейсеры держались в море, транспорты же следовали вплотную к берегу. Тем не менее успех был делом случая и счастья. Пришлось преодолеть много трудностей, особенно при тралении мин в Трапезонде, пока транспорты не были в конце концов благополучно проведены к месту назначения. К 3 декабря все крейсеры снова вошли в Босфор.

В этот же период турецкий флот понес тяжелую потерю: заградитель *Нилуфер* не вернулся из своей операции у западного побережья Черного моря. Близ Килии, севернее входа в Босфор, были прибиты его обломки, флаг и трупы двух германских матросов. Наскочил ли *Нилуфер* на дрейфующую мину или потерпел другую аварию,— так и не удалось выяснить.

Все снова и снова Сушон пытался доказать Энверу-паше и его германскому начальнику штаба ген. Бронзарту ф. Шеллендорфу ошибочность расчета сухопутных операций на кавказском театре, основывая его на переброске войск морем, и заставить их усвоить, что транспорты, не обеспеченные флотом, неизбежно должны уничтожаться неприятелем; такие операции, по мнению Сушона, зависели только от случайности и противоречили опыту науки о морской войне. Первоначально Энвер настаивал на своей точке зрения, но в конце концов уступил справедливым доказательствам Сушона и обещал доставлять войска и военное имущество сухим путем, несмотря на связанную с этим потерю времени и плохое состояние дорог. Но к такому признанию он пришел, только совершив лично поход на *Гебене* в Трапезонд и убедившись в чрезвычайной рискованности отправки транспортов.

В противоположность Энверу и Сушону ген. Лиман ф. Зандерс настаивал на высадке турецкой армии в районе Аккермана, южнее Одессы, с целью продолжения германо-австрийского фронта против России до Черного моря

[1] 18 ноября заградители *Ксения* и *Константин* поставили минные заграждения у Трапезонда, Плантаны, Уние и Самсуна.—Р е д.

(карта 6). Командующему флотом стоило большого труд
доказать, что о проведении десантной операции большог
масштаба при необходимости перехода морем в 300 мил
нечего и думать. Действительно, с морской точки зрени
было бы чрезвычайно легкомысленно производить высадк
на плоском, совершенно не защищенном берегу, в 150 ми
лях от русской главной военно-морской базы — Севасто
поля, в непосредственной близости от большого, полнос
всякими запасами и имевшего гарнизон города Одесс
имея в своем распоряжении войска, не подготовленны
не имевшие никакой практики в подобных операциях
при отсутствии всех необходимых десантных средств и
первую очередь—транспортов.

Нельзя было убедить армейское командование в невоз
можности обеспечить от неприятельских атак отдельны
эшелоны экспедиционной армии и ее дальнейшее снаб
жение как на длинном морском переходе, так и на мест
высадки, имея в своем распоряжении лишь 2 крейсер
слабые турецкие корабли не шли в счет). Даже если б
удалось уничтожить или парализовать отдельные част
русского флота, то и тогда такая десантная операция н
имела бы никаких шансов на успех.

Сушон со своей стороны указывал на необходимость дей
ствий в районе Суэцкого канала для отвлечения неприя
тельских сил в том направлении. Турецкое главное коман
дование и ген. Зандерс вначале переоценивали трудност
такой операции.

Крупно намеченная операция против Одессы вылилас
в конечном итоге в авантюристическую высадку неболь
шого десанта близ Аккермана. На русском побережь
должны были быть высажены 24 турецких кавалериста
одетых в русскую форму и частично говорящих по-русски
Целью высадки являлось разрушение железной дороги
Бендеры—Рени и уничтожение соседних деревень. По вы
полнении задачи отряду надлежало прорваться в Румы
нию. 5 декабря и до половины ночи с 6 на 7 декабря *Бре*
лау сопровождал транспорт до Змеиного острова (остро
Фидониси у Сулинского гирла Дуная), откуда транспор
в темное время до рассвета мог дойти до намеченного
района высадки (карта 6). Командир транспорта, турец

кий морской офицер, отлично справился со своей задачей. Высадка была произведена быстро, причем несколько местных жителей, находившихся на берегу, захватили в плен, и транспорт вернулся целым и невредимым 9 декабря в Константинополь. Десантный же отряд, как и следовало ожидать, был тотчас же обнаружен русскими и взят в плен, не выполнив своей задачи. *Бреслау* повернул к берегу Крыма, обстрелял у побережья несколько русских тральщиков и самолет, сбросивший бомбу, упавшую в расстоянии 1 000 *м* от крейсера; 8 декабря *Бреслау* вернулся в Константинополь.

6 декабря в 18 ч. 30 м. *Гебен*, *Берк* и *Пейк* вышли в море для обеспечения переброски сухопутных войск на 4 транспортах, следовавших под конвоем *Меджидие* (карта 6). Перевозились 2 батальона, 2 горные батареи, 100 кавалеристов, верблюды и снаряжение. Энвер-паша с ген. Бронзартом следовал на *Гебене*, чтобы присоединиться к 3-й армии у Трапезонда. Несмотря на донесение об обнаружении 8 декабря в 12 час. 4 неприятельских кораблей, проследовавших *W*-м курсом мимо Трапезонда, и на оживленные радиопереговоры, никаких неприятельских сил встречено не было. Турецкий конвой разошелся с неприятельскими кораблями (предположительно—эскадренными миноносцами), шедшими вдоль берега, уклонившись в море *N*-м курсом. Этот маневр был проведен из мало обоснованных соображений. Действительно, донесения турецких береговых радиостанций часто бывали настолько неполными и ненадежными—не раз они оказывались чистейшей фантазией,—что не представлялось возможным иметь хотя бы приблизительное представление о местонахождении, численности, составе и деятельности неприятельских сил. Ввиду того, что у Трапезонда можно было нарваться на мины, войска высаживались восточнее—в Ризе. Здесь повторилось событие, уже однажды пережитое *Гамидие*. Германский командир минного крейсера *Берк* пишет в своем военном дневнике о высадке в Ризе:

«В 14 час. начальник порта—на корабле; он сообщает, что все готово для высадки: не только мужчины, но и женщины готовы помогать; со всех окрестностей собрался народ, чтобы

посмотреть на крейсер *Явуз-Султан-Селим* и оказать ем
помощь. Около 300 шлюпок уже ожидало в гавани прибыт
пароходов. В 14 ч. 25 м. встали на якорь под самым берего
При подходе были встречены шлюпками, которые напомина
огромный пчелиный рой, пришедший в движение. Жужжан
сменялось радостным шумом, который перешел в громк
приветствия. Не успел я ответить, как *Берк* оказался окр
женным шлюпками. Люди взобрались на корабль; на палу
невозможно повернуться. Они изумлялись орудиям, цен
вали затворы, пачкая лица в вазелине. Эта толпа не была
организованной: ею руководил простой человек, который
знак своей культурности, а может быть, и в знак своего высо
го положения, имел через плечо театральный бинокль в же
том футляре. Он только успел открыть рот, как вся
толпа вернулась в шлюпки, направившиеся к *Меджид*

10 декабря, после производства высадки, транспор
вышли в море под конвоем *Меджидие* и *Берка*, а *Геб*
и *Пейк* направились к Батуму с целью его обстрела. В
хушки горных цепей были ярко освещены, тогда как се
побережье исчезло в тумане. В 12 час. русская радиограм
открыто сообщала: «*Гебен* у Батума». Из-за плохой ви
мости под берегом *Гебену* пришлось подойти на 14,8
(81 каб.). Он выпустил пятнадцать 280-*мм* снаря
Было видно, как на берегу поднимаются столбы ды
Береговые батареи отвечали без успеха. Обстрел гор
являлся только демонстрацией, поэтому он не был
должительным. При обстреле имелось в виду по возм
ности не причинять вреда мусульманскому населен
12 декабря корабли снова вернулись в Босфор.

Со времени бомбардировки 3 ноября из Дарданелл
получалось никаких значительных известий. 13 дека
пришла телеграмма, сообщавшая, что английская под
ная лодка 2 торпедами потопила линейный корабль *Ме*
дие. После полудня лодку видели уже выходящей из
лива. Сам корабль не имел боевого значения, но, к со
лению, на нем погибла половина его современных 150
орудий, большая часть боевого запаса и отличная ра
станция. Сушон передал этот старый корабль да
нельским укреплениям в качестве плавучей батареи и п

лагал поставить *Мессудие* на якорь на малых глубинах у набережной Чанака в качестве дополнения к кинжальным батареям. Но корабль был поставлен вне района крепости, а теперь торчал из воды и, к несчастью, служил отличным ориентиром для неприятеля при подходе к проливу.

Подводной лодке, потопившей *Мессудие*, пришлось предварительно пройти через 2 минных заграждения, расположение которых, повидимому, было ей точно известно; сведения о них неприятель мог получать от греческой части населения дарданельских деревень, легко узнававшей все мероприятия по обороне. Из задержанных и расшифрованных турками телеграмм русского посла Гирса явствует, что он имел весьма точные сведения обо всех мероприятиях по обороне страны. Например, число мин в Дарданеллах было указано им с точностью до одной. После появления этой первой подводной лодки приходилось считаться с частыми их прорывами в Мраморное море; поэтому в Дарданеллах и Босфоре была организована противолодочная дозорная служба. Все местные власти, жандармские пункты и торговые пароходы получили описания внешнего вида и образа действий подводных лодок и указания, как нужно действовать и доносить в случае их появления. Генерал-инспектор береговой обороны, адм. Узедом, просил у Сушона об откомандировании в Дарданеллы линейных кораблей *Барбаросса* и *Торгут*, которые в случае форсирования пролива неприятелем смогли бы оказать поддержку крепости. Без этих 2 линейных кораблей положение, по его мнению, было бы критическим: до постановки затребованных мин существовала реальная опасность. Сушон, хотя и считал, что опасность со стороны подводных лодок для этих недостаточно защищенных от торпед кораблей слишком велика, не мог отказать в просьбе. Корабли отправились 14 декабря в Дарданеллы. В связи с угрозой со стороны подводных лодок, сохранявшей свою реальность до постановки нового минного заграждения, кораблям этим приходилось в течение дня быть все время на ходу и становиться на якорь лишь ночью. 19 декабря, после постановки новых заграждений, оба корабля вернулись в Босфор.

21 декабря *Гебен* и *Гамидие* снова вышли в Черное море

для обеспечения перевозки сухопутных войск, произв
дившейся на 3 пароходах (карта 7). 23 декабря транспорт
прибыли в Трапезонд, не встретившись с неприятелем
Как и раньше, пароходы шли под берегом, а *Гебен* и *Ге*
мидие прикрывали их со стороны моря. *Гамидие* получи
приказание с наступлением темноты обстрелять Батум
В ночь с 24 на 25 декабря с дистанции 9,2—8,2 *км* (50—
45 каб.) *Гамидие* выпустил несколько снарядов в сторон
огней, горевших в городе. Командир не считал возможны
подойти ближе, опасаясь минных заграждений. Наблюде
ний относительно результатов обстрела не было сделано.

Считая, что русские используют рождественские праз
ники нового стиля для операций в расчете на отсутстви
в море германо-турецких морских сил, Сушон приказа
Бреслау выйти в море. Насколько правильно Сушон оп
нивал намерения противника, показали ближайшие дн
Бреслау вышел из Босфора 23 декабря в 16 час. 24 декабр
в 3 часа он заметил судно, шедшее без огней (карта 7
Осветив его прожектором, *Бреслау* опознал в нем русски
пароход и обстрелял его с дистанции в 1 200 *м* (7 каб.
пароход получил ряд попаданий и начал погружаться
Но тут *Бреслау* заметил, что пароход сопровождается к
ким-то военным двухтрубным кораблем, повидимому
линейным кораблем *Ростислав* и несколькими эскадрен
ными миноносцами. *Бреслау* немедленно отвернул полны
ходом на *Ost*, предварительно выпустив еще несколь
залпов. Желая с рассветом войти в соприкосновени
с главными силами неприятеля, которые, как он пре
полагал, находились поблизости, *Бреслау* вскоре перешел
на *N*-й курс. 24 декабря в 6 ч. 50 м., при первых пробле
сках рассвета он увидел пароход, шедший курсом *Ost*
и в ответ на запрос поднявший русский коммерческ
флаг. Вскоре в носовой части парохода последовал взры
а личный состав его перешел на шлюпки. После нескольки
попаданий с *Бреслау* пароход затонул. Экипаж (2 офице
и 31 матрос), находившийся в шлюпках и в воде, был в
в плен. В спасании команды принимал участие катер крей
ра; за одним из утопавших бросились в воду германски
унтерофицер и матрос. Пароход оказался бывшим герма
ским пароходом левантинской линии—*Атос*, захвачен

русскими. Он вышел 22 декабря из Севастополя с грузом камня и предназначался для заграждения какой-то гавани, вероятно, Зунгулдака. Благодаря потоплению обоих пароходов задуманная русскими операция не удалась[1].

24 декабря в 9 ч. 50 м. *Бреслау* обнаружил главные русские силы, состоявшие по обыкновению из 5 линейных кораблей, 2 крейсеров и 7 эскадренных миноносцев, и немедленно донес об обстановке на флагманский корабль, однако, подтверждения приема не получил (карта 7). К сожалению, *Гебен*, находившийся в это время далеко в восточной части Черного моря, этой радиограммы не получил. *Бреслау* вышел в голову неприятеля и целый день сохранял с ним соприкосновение. В 13 час. неприятельские эскадренные миноносцы быстро пошли на сближение и с дистанции 12 *км* (65 каб.) открыли огонь по *Бреслау*, на который последний тотчас же начал отвечать. Ни с той, ни с другой стороны попаданий не было. Вскоре эскадренные миноносцы отвернули, но преследовать их не удалось ввиду появления русских крейсеров, в свою очередь открывших огонь. Превосходство русских крейсеров не давало никаких надежд на сохранение соприкосновения

[1] Это был отряд из 4 транспортов, груженых камнем и предназначенных для закупорки на рассвете того же дня гавани Зунгулдак. Транспорты шли под непосредственной охраной линейного корабля *Ростислав*, крейсера *Алмаз* и 4 дивизионов миноносцев и под прикрытием главных сил флота, державшихся милях в 12—15 к *Ost*. Внезапная ночная встреча с *Бреслау*, обстрелявшим головной транспорт *Олег*, совершенно дезорганизовала всю операцию, считавшуюся настолько секретно задуманной и выполняемой, что о цели похода не было осведомлено большинство участников. Сам *Бреслау* был принят за отряд из 4 неприятельских миноносцев, как о том значится в представленных донесениях о походе. Внезапность нападения и неожиданность раскрытия замысла операции привели командование и подчиненные ему силы в полную растерянность, граничившую с паникой. Корабли и транспорты рассеялись и на утро оказались разбросанными по всему горизонту, причем особенно отдалившийся транспорт *Атос*, застигнутый *Бреслау*, был подорван и потоплен своим экипажем, взятым затем в плен. На утро, когда отряду с трудом удалось собраться у Зунгулдака, попытка подхода к нему была отбита береговыми батареями. Убедившись в раскрытии замысла и невозможности подвести 3 оставшихся транспорта к гавани, Эбергард приказал потопить транспорты и вернулся в Севастополь, неотступно сопровождаемый на обратном пути *Бреслау*.—Р е д.

с неприятелем в течение ночи, с другой стороны, не стои
бесцельно подвергать крейсер риску торпедных ата
Поэтому *Бреслау* оторвался от неприятеля и с 18 ч. 10 м
до 22 ч. 15 м. шел *Ost*-м курсом, а затем перешел на *W*
с намерением на рассвете войти снова в соприкоснове
с концевыми кораблями неприятельских главных си
25 декабря в 7 ч. 10 м. показался берег Крыма и одновре
менно были замечены дымы; оказалось, что это русски
эскадренные миноносцы. С дистанции 10 *км* (55 каб
Бреслау открыл по ним огонь, прекращенный в 8 ч. 30 м
когда показались главные силы противника. Последни
легли на курс прямо на *Бреслау* и в 8 ч. 52 м. откры
огонь, но все время давали недолеты. *Бреслау* увеличи
дистанцию, но вновь сблизился, когда неприятель взя
курс на Севастополь.

Донеся своему флагману об уходе русского флот
Бреслау повернул на *S*. В 10 ч. 30 м. он потерял непри
теля из виду.

Гебен получил донесения *Бреслау* о соприкосновении с н
приятелем только 24 декабря после полудня, т. е. слишко
поздно для того, чтобы во-время, утром 25 декабря, бы
в должном месте. Дальнейшие радиограммы с *Бресл*
доходили хорошо, так что Сушон был в курсе передвиж
ний русских сил. *Гебен* и *Бреслау* встретились 25 декабр
в 16 ч. 30 м. Сушон взял пленных на *Гебен* и приказа
Бреслау крейсеровать у анатолийского побережья, по
хватит запасов угля, с целью проверки повторного дон
сения о наличии береговых световых сигналов, будто б
открываемых в помощь русским кораблям.

Гебен имел намерение следовать в Босфор. Во врем
последней операции на нем находился известный знато
Турции и ген.-адъютант султана—ген.-фельдмаршал фо
дер-Гольц, который недавно вернулся в Турцию. 26 д
кабря в 13 ч. 35 м., на виду у босфорских дозорных к
раблей, в расстоянии одной мили от входного буя,
Гебене почувствовали сильное сотрясение в носовой час
с правого борта, а через 2 минуты—второе сотрясени
в средней части корабля, с левого борта: флагманский к
рабль подорвался на минах. Несмотря на то, что крейс
принял около 600 *т* воды, он продолжал путь в Конста

нополь даже без крена (карта 7). Как тотчас же было установлено, противоминная продольная переборка выполнила свое назначение и не сдала.

Таким образом, русские использовали рождественские праздники с большим успехом для себя. Имея особый опыт в минном деле, русские ставили мины на глубинах в 180 *м* (590 фут.), что до тех пор считалось невозможным. Из показаний пленных с парохода *Атос* выяснилось, что русский флот вышел из Севастополя вечером 20 декабря, причем в составе его находилась яхта *Алмаз* с минами[1].

Авария *Гебена* была особенно неприятна потому, что в Константинополе не имелось подходящих доков для больших кораблей. Исправление повреждений производилось с помощью кессонов, специально для этого сооруженных. Первоначально для такого крупного ремонта не хватало материалов и рабочих рук. Плотников и рабочих приходилось выписывать из Германии, так же как и необходимые кораблестроительные материалы. Несмотря на сделанные усилия держать аварию в секрете, в Константинополе ходили самые нелепые слухи, до слухов о гибели корабля включительно. Поэтому *Гебен* встал непосредственно перед столицей, чтобы население имело перед глазами гордость своего флота—*Явуз-Султан-Селим*,—повреждения которого наружно не были заметны. *Бреслау* и *Гамидие*, во-время предупрежденные о наличии мин, вернулись 27—28 декабря. Крепостная дивизия тральщиков вскоре обнаружила еще мины перед выходом из Босфора.

Несмотря на неудачу флагманского корабля, Сушон мог, подводя итоги за истекший 1914 г., отметить следующие достигнутые успехи: 1) прорыв в Дарданеллы, результаты которого для центральных держав выявлялись лишь постепенно и в прогрессирующей степени, 2) присоединение Турции к воюющим державам, 3) неоднократные обстрелы неприятельских береговых пунктов, несмотря на энергичную деятельность русского черноморского флота,

[1] *Гебен* подорвался на заграждении, поставленном у Босфора в ту же ночь на 25 декабря отрядом заградителей. Крейсер же *Алмаз* находился в составе отряда, предназначенного для закупорки гавани Зунгулдак.—Р е д.

4) длительное обеспечение переброски войск на кавказскую границу. Все выполненные операции заслуживают особенно высокой оценки, если принять во внимание участие в них чисто турецких морских сил, хотя и находившихся под руководством и командой немцев. В самый короткий срок флот, пребывавший в состоянии сонного покоя, приобрел способность смело выступать против превосходных сил неприятеля, оснащенного всеми современными боевыми средствами. Однако, Сушону было совершенно ясно, что в будущем превосходство неприятельских сил предъявит новые высокие требования к германо-турецкому флоту; ввиду этого его главное внимание и впредь было направлено на неустанное совершенствование морских сил, которое он старался всячески стимулировать, в то же время постоянно проверяя достигнутые результаты личными осмотрами.

Глава IX

КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Крейсер *Берк* подорвался на мине. *Гамидие* в бою с русским крейсером *Кагул*. Вопрос о перевозке войск морским путем. Два русских крейсера преследуют *Гамидие*. Организация Отделения морского транспорта.

Русские поддерживали оживленное сообщение между Керченским проливом и западной частью Черного моря. Прибрежные районы между Батумом и Хопой, особенно же Макринос, часто обстреливались русскими эскадренными миноносцами, которые утром выходили из Батума в море и к вечеру возвращались обратно. С намерением помешать этим движениям русских кораблей совпала необходимость обеспечить переход одного парохода с орудиями и войсками, которые отправлялись в Зунгулдак. Поэтому крейсеры *Бреслау*, *Гамидие* и *Берк* получили приказание, кроме обеспечения перехода транспорта, вести в восточной части Черного моря и у южного берега Крыма крейсерскую войну. 2 января 1915 г. в 15 час. *Бреслау*, *Гамидие*, *Берк* и пароход вышли из Босфора в кильватерной колонне, следуя за флотилией тральщиков (карта 8). В 18 ч. 40 м. в полной темноте *Бреслау* ощутил сильный толчок, и на корабле решили, что он подорвался на мине; однако, никаких повреждений не оказалось. То же случилось и с *Гамидие*, который также считал, что подорвался на мине, о чем, как и *Бреслау*, известил флот по радио. Оказалось, что тральщики затралили мину, которая при этом взорвалась. Соединение вынуждено было застопорить машины. Но транспорт непоколебимо продолжал свой путь, угрожая протаранить *Берк*. Последнему пришлось уклониться в сторону и в темноте сойти с протра-

ленного фарватера; в результате в 19 час. *Берк* кормо
подорвался на мине[1]. Повреждение было довольно значи
тельное, но машинная переборка выдержала, благодар
чему корабль под конвоем 2 буксиров и тральщиков бы
отбуксирован в Босфор и 3 января поставлен в док. Ввиду
того, что о доставке необходимых для кораблей строитель
ных материалов из Германии нечего было и думать, *Бер*
до конца войны выбыл из строя. Все крепления корабл
выдержали взрыв, что свидетельствует о высоком каче
стве германского кораблестроения (*Берк* был построе
в Киле на верфи «Германия»).

Бреслау и *Гамидие* не получили никаких повреждени
ввиду чего им было приказано продолжать операци
Транспорт вскоре повернул и отправился назад в Бо
фор, а *Бреслау* пошел дальше, чтобы, с целью успокоени
прибрежного населения, показать флаг у анатолийско
побережья.

Появление *Бреслау* в Зунгулдаке, как и всюду, вызва
большую радость; все находившиеся там пароходы ра
цветились флагами, население появилось на молу, что
приветствовать крейсер. В районе русско-турецкой гр
ницы, у Ризе и Трапезонда, *Бреслау* не обнаружил н
приятельских кораблей. Местные власти подтвердил
что русские эскадренные миноносцы часто обстрелива
побережье. В отместку за эти обстрелы *Бреслау* в сво
очередь обстрелял 15 выстрелами с дистанции в 3 000
(16 каб.) кордон у границы, близ которого имелись окоп
и проволочные заграждения; в результате обстрела д
загорелся.

После аварии *Берка*, ввиду ухода тральщиков в Босф
вместе с последним, *Гамидие* остался на якоре. Лиш
после полудня 3 января *Гамидие* вышел в море вслед
дивизионом тральщиков (карта 8). 4 января, находя
западнее Синопа и следуя на *Ost*, *Гамидие* увидел спра
русский крейсер *Кагул* и 4 эскадренных миноносца; в
нелись и еще дымы, ввиду чего у *Гамидие* явилось пр
положение о наличии поблизости и главных сил. *Гами*

[1] На том же заграждении, поставленном в ночь на 25 декабря,
котором подорвался *Гебен*.—Р е д.

W-м курсом вышел в голову, как предполагал, неприятельского дозора с целью оттянуть его от главных сил. *Кагул* шел большим ходом, так что дистанция уменьшалась. На дистанции в 11 *км* (60 каб.) оба корабля открыли огонь. Русские эскадренные миноносцы также вступили в артиллерийский бой и очень быстро пристрелялись. С 12 ч. 45 м. до 14 час. *Гамидие* произвел около 80 выстрелов из кормовых орудий. Результаты стрельбы с обеих сторон были незначительны. Хотя неприятельские снаряды ложились вокруг *Гамидие*, он получил только одно попадание 150-*мм* снарядом в корму над броневой палубой и несколько пробоин осколками ниже ватерлинии. Германский командир *Гамидие* отмечает в своем военном дневнике, что неприятель сделал около 500 выстрелов. Один из русских эскадренных миноносцев несомненно тоже получил попадание: он остался на месте среди клубов дыма[1]. Неприятель повернул на *NW* и в 16 час. исчез в пелене дождя. Трудно объяснить поведение русских, не имея материалов противоположной стороны. Получил ли русский крейсер попадание, которое вынудило его отказаться от дальнейшего боя, или у него были какие-либо другие причины,—неизвестно. Во всяком случае *Гамидие*, значительно уступавший *Кагулу*, вышел из очень тяжелого положения после энергичной обороны.

В 17 час. *Гамидие* изменил курс на *Ost* и держался вплотную к берегу для выполнения приказания о крейсерстве в восточной части Черного моря. Согласно радиоприказу *Бреслау*, рандеву было назначено в районе между Керченским проливом и мысом Константиновским; *Гамидие* соответствующим образом изменил курс и 6 января в 7 час. соединился с *Бреслау*. Ни один из крейсеров не обнаружил движения неприятельских торговых судов, ввиду чего они повернули обратно в Босфор (карта 8). Ночь была тихая, темная и море настолько спокойно, что горизонта вовсе не было видно. Около 18 ч. 30 м. крейсеры заметили темное пятно, похожее на надвигающийся шквал. Из этой темноты что-то блеснуло, но без всякого звукового эффекта.

---

[1] На эскадренном миноносце *Дерзкий* при выстреле разорвалось орудие.—Р е д.

Поэтому неожиданный свет мог иметь своим источником только торпедный выстрел. *Бреслау* и *Гамидие* немедленно полным ходом отвернули. *Бреслау* светил прожекторами, которые, однако, не могли пронизать мглу. Одновременно какие-то корабли открыли справа оживленный артиллерийский огонь, на который *Бреслау* и *Гамидие* тотчас же начали отвечать[1]. *Гамидие*, отвернувший на 6 румбов влево, неожиданно был обстрелян слева; он повернул в обратную сторону и полным ходом пошел за *Бреслау*, но скоро потерял его из виду вследствие своей меньшей скорости хода.

Оба крейсера, повидимому, врезались в русский флот, который, вероятно, вышел в море, получив сведения, что неприятель крейсерует вдоль побережья. Как и два дня тому назад, *Гамидие* избежал жестокой опасности. Его маневрирование было очень удачным, что следует особо подчеркнуть, имея в виду наличие на нем почти исключительно турецкого личного состава. Обстановка была много серьезнее для *Гамидие*, чем для *Бреслау*, который, превосходя скоростью хода все неприятельские корабли, мог свободно от них уйти (исключение составляли только эскадренные миноносцы). На следующий день крейсера встретились при входе в Босфор.

Обстановка на черноморском театре требовала, невзирая на скудость угольных запасов, постоянных крейсерских операций. 13 января *Меджидие* вышел в море, сопровождая пароход, доставивший в Синоп радиостанцию. В смысле улучшения связи на анатолийском побережье пока не было предпринято почти ничего; береговой телеграф работал с затруднениями и неуверенно, передача телеграмм длилась очень долго, ввиду чего вся связь требовала решительной реорганизации. *Гебен* использовал выход в море крейсера *Меджидие*, чтобы самому выйти из Босфора и тем самым прекратить упорные слухи о его тяжелых повреждениях. Во время выхода крейсеров теле-

[1] Это были главные силы черноморского флота, направлявшиеся к анатолийскому побережью ввиду имевшихся от агентурной разведки сведений о выходе из Босфора в Трапезонд отряда из 7 транспортов с войсками и снаряжением. Встреча была одинаково неожиданной и для русского флота.—Р е д.

графная связь сознательно не выключалась с целью дать возможность неприятельским агентам, все же имевшимся в Босфоре, отправить донесения о выходе *Гебена*. *Меджидие* вернулся из похода в Синоп 16 января, не встретившись с неприятелем.

Между тем на Кавказе турецкая армия под командой Энвера-паши потерпела серьезное поражение [1]. Энвер возвращался сухим путем и с дороги телеграфировал 17 января: «Необходимо во что бы то ни стало и как можно скорее выполнить перевозку войск. Флот должен оказать возможную поддержку. Во всяком случае флот обязан выполнить данный приказ». Дело шло о целой дивизии, которую надо было перебросить в Трапезонд. На заседании, на котором присутствовали заместитель Энвера-паши, министр иностранных дел Талаат, фельдмаршал ф.-д. Гольц и генерал Лиман-ф.-Зандерс, Сушон заявил, что, принимая во внимание, с одной стороны: 1) выход из строя *Гебена*, 2) наличие лишь немногочисленных легких крейсеров, 3) плохие условия высадки десанта на открытых рейдах, 4) тихоходность и разнообразие в скоростях хода транспортов, с другой—полную уверенность в своевременном осведомлении русского флота через посредство шпионов о выходе столь значительного десантного отряда,—невозможно обеспечить переход морем 8—10 необходимых для этой цели транспортов. Представители армии считали отправку одной дивизии бесцельной, тем более что она не могла явиться своевременным подкреплением для войск, находившихся у Эрзерума. Одна дивизия не являлась решающим подкреплением, а отдельные части ее при следовании по различным дорогам из Трапезонда в Эрзерум легко могли быть уничтожены русскими. Самое же главное—нельзя было еще более ослаблять армию в районе проливов. Несмотря на вышеуказанные мнения, переданные Энверу Талаатом по телеграфу, первый настаивал на отправке дивизии. Только после многочисленных телеграфных разъяснений и устных переговоров с ф.-д. Гольцем по возвращении Энвера (22 января)

[1] Поражение турок в первой половине января у Ардагана и Сарыкамыша, где были разбиты IX и X корпуса, а затем у Караургана и Ени-Кея, где командовал войсками Энвер-паша.—Р е д.

последний отказался от дальнейших требований отправк
войск морским путем.

Помимо подобных решений, самым тесным образом к
савшихся деятельности флота, Сушону приходилось брат
на себя многое, о чем никто не заботился, но что имел
большое значение в общем ходе ведения войны. Ког
различные мероприятия тормозились в Константинопол
Сушон являлся двигающей силой и с помощью дене
и предоставления соответствующего снабжения сдвига
дело с мертвой точки.

С особенной энергией он занялся совершенно заброше
ным вопросом о снабжении через Румынию. Флот и арми
остро нуждались в необходимых материалах, особенн
в боевом запасе из Германии. Грузы частично доходил
до румынской границы, частично застревали в пут
Здесь приходилось действовать энергично, находчиво, хи
ростью и подкупами и прежде всего—предоставлени
средств.

Известия из восточной части Черного моря были неба
гоприятны. После поражения кавказской армии по
режье между Макриносом и Хопой почти ежедневно б
стреливалось русскими морскими силами. Для воспрепя
ствования этим обстрелам и оказания помехи неприятел
ской морской торговле *Бреслау* и *Гамидие* вышли к п
бережью Лазистана; одновременно флотилия эскадре
ных миноносцев получила приказание мешать русск
торговле между Одессой и Румынией. Командир *Брес*
назначил выход крейсеров в море на утро 24 января, а
26 января, в 6 час. утра,—обстрел Поти и побереж
Грузии. *Бреслау* должен был проследовать вдоль бер
до Трапезонда и там взять на борт нескольких офицер
Гамидие предстояло принять в Синопе офицера, коман
рованного туда для установки радиостанции. Обоим кр
серам надлежало соединиться утром 27 января у Сино
(карта 9).

Уже при выходе в море, 24 января, около 10 час.
Бреслау была ясно слышна русская звучащая радиост
ция; вполне справедливо высказывались предположени
что тайная неприятельская станция доносит о выходе в м
крейсеров. Поэтому крейсеры сперва взяли курс на

и, выйдя из видимости берега, повернули на *Ost*. Во время пути на восток ничего не было замечено, но *Бреслау* неоднократно получал радиограммы от *Гебена*, извещавшие о появлении неприятельских сил, в первую очередь эскадренных миноносцев, у турецких портов восточного побережья. 25 января в 12 ч. 15 м. командир *Бреслау* получил от Сушона приказание отставить обстрел Поти ввиду того, что главной целью операции является поход вдоль побережья южнее Батума, где за последнее время ежедневно появлялись неприятельские миноносцы. В 7 час. 26 января *Гамидие* отделился и направился к Синопу.

Бреслау во время похода в Трапезонд не встречался с неприятелем. Но из Константинополя получались радиосообщения о появлении русских главных сил—5 линейных кораблей, 2 крейсеров, 3 эскадренных миноносцев, шедших вдоль берега курсом *W* и *NW*; не в пример предыдущим донесениям, место было указано довольно точно. Можно было с уверенностью сказать, что неприятель попытается преградить обоим крейсерам путь к Босфору. 26 января, в полночь, *Гамидие* подошел к Синопу, и офицер с радиостанции сейчас же явился на корабль; он видел в полдень русский флот, проследовавший мимо Синопа и скрывшийся из виду в направлении на *W*. Поэтому *Гамидие* решил сначала держаться к востоку от Синопа, выжидая дальнейших известий о действиях русского флота, и в ночь с 27-го на 28-е сделать попытку прорваться в направлению на запад.

27 января в 7 час. *Гамидие* увидел на *S Бреслау*. Когда *Гамидие* повернул к нему, за *Бреслау* появился дым неприятельского дозора. В 8 ч. 30 м. появились еще дымы; оба крейсера очутились лицом к лицу с главными русскими силами в условиях хорошей видимости.

Один из двух неприятельских крейсеров немедленно вступил в кильватер *Гамидие*. *Бреслау* пытался отвлечь неприятельские крейсеры от *Гамидие*, обладавшего небольшой скоростью. С этой целью он повернул сначала влево, давая тем самым возможность *Гамидие* полным ходом уклониться вправо и уйти из видимости. Попытка эта не удалась, и оба русских крейсера последовали за *Гамидие*. Положение последнего становилось опасным.

Скорость его не превышала 20—20,5 узла, в то время ка
русские имели преимущество в скорости на 1 узел. Тепер
все зависело от бесперебойной работы машин *Гамидие*
Погоня длилась 6½ час., и командиру было не трудн
рассчитать, когда русские подойдут достаточно близко
чтобы открыть огонь. Это должно было случиться ещ
до захода солнца. Дистанция достигала 18 *км* (98 каб.
Настроение на крейсере было бодрое, котлы и машин
работали без отказа, турецкий машинный личный соста
следовал примеру немецких товарищей; временами чис
оборотов удавалось увеличить, и русские не приближ
лись.

Сознавая свое опасное положение, *Гамидие* посл
в 12 ч. 05 м. радиограмму *Гебену*:

«Место квадрат 1943. Меня преследуют 2 крейсера, м
курс *WtN*. Прошу прислать помощь. *Гамидие*».

Несмотря на умелую и длительную помеху непри
теля, радиограмма быстро достигла назначения. *Гебе*
развел пары, и *Гамидие* получил сообщение: «*Гебен* идет
Уже в 15 час. *Гебен* снялся с якоря, вслед за дивизио
тральщиков вышел из Босфора и начал ходить перемен
ными курсами для обеспечения входа *Бреслау* и *Гамид*
Последний в 14 ч. 50 м. освободился от докучных прес
дователей, повернувших на *SO*. Можно думать, что о
оставили *Гамидие* в связи с оживленными радиопере
ворами, опасаясь встретить *Гебен* или эскадренные ми
носцы. *Гамидие* повернул теперь к Босфору и 28 янва
в 6 ч. 50 м. соединился с *Гебеном*; в 7 ч. 35 м. подош
и *Бреслау*.

Сообщение о прекращении преследования *Гамидие*
приятельскими крейсерами было тотчас же получено
Гебене, тем не менее он остался перед входом в Босф
чтобы показать неприятелю свою боеспособность. К
указывалось, *Бреслау* безуспешно пытался отвлечь р
ские крейсеры от *Гамидие*. Потерпев неудачу, *Брес*
поставил себе задачей отвлечь от *Гамидие* миноносцы с
довавших впереди неприятельских главных сил. В 15 ч. 4
он потерял неприятеля из виду. В 18 ч. 22 м. *Брес*
увидел 2 эскадренных миноносца; как выяснилось по

обмена опознательными сигналами, это были турецкие миноносцы *Нумуне* и *Ядигар*. Попытка атаки неприятельских главных сил миноносцами не обещала успеха ввиду неизвестности местонахождения и ясной лунной ночи. Миноносцы поэтому были направлены для выполнения специальной операции под руководством командующего флотилией, находившегося на минном крейсере *Пейк*. 28 января в полдень *Гебен*, *Бреслау* и *Гамидие*, пройдя через минные заграждения, вернулись в Босфор. Миноносцы *Ядигар* и *Нумуне* вышли в море 26 января за минным крейсером *Пейк* для проведения действий против торговли между Одессой и румынской границей (карта 9). Вновь назначенный командующий флотилией (кап. 3 р. Пфейфер) находился на *Пейке*. В ночь с 26 на 27 января он получил известие о продвижении на *W* 10 неприятельских кораблей. Несмотря на светлую лунную ночь, он надеялся атаковать неприятеля. Около 4 час. небо затянуло, и освещение стало благоприятным для атаки. Однако, когда до 5 час. на курсе *Ost* ничего не было обнаружено, флотилия взяла курс по направлению на Змеиный остров (Фидониси) и пошла 10-узловым ходом. Здесь командующий флотилией принял радиограмму о помощи, отправленную *Гебену* с крейсера *Гамидие*, и тотчас же выслал оба эскадренных миноносца полным ходом для поддержки *Гамидие*, следуя за ними на *Пейке*, имевшем меньшую скорость хода. Эскадренные миноносцы шли 22-узловым ходом. Несмотря на следование большим ходом в течение нескольких часов, команда держалась отлично; в ожидании момента оказания помощи собрату и встречи с неприятелем она проявляла живой интерес к операции и высказывала горячее участие. Как сказано, в 18 ч. 22 м. эскадренные миноносцы соединились с *Бреслау*. Около 18 ч. 30 м. командующий флотилией получил на основании радиопереговоров уверенность, что опасность больше не грозит *Гамидие*, и *Пейк* вновь взял курс на Змеиный остров (Фидониси), а эскадренные миноносцы получили предписание действовать по своему усмотрению; 28 января в 8 ч. 20 м. они соединились с *Пейком* у Змеиного острова. Вдоль русского побережья движения судов не было замечено, эскадренные миноносцы обстреляли кордон на берегу

северного гирла Дуная. Из того обстоятельства, что зде
оказались снятыми все морские предостерегательные зн
ки, можно было заключить, что северное гирло Дуна
принадлежащее русским, не использовалось для судох
ства. На обратном пути неприятель тоже не был обнар
жен. Отряд вернулся 29 января в Босфор.

Оживленные операции русских в восточной части Че
ного моря продолжались. Их эскадренные миноносц
базой которым служил Батум, беспокоили открыт
турецкий берег; в особенности страдал Трапезонд. Поэто
турецким крейсерам, прежде всего *Бреслау*, было дос
точно дела. Несмотря на связанный с этим большой р
ход угля, кораблям приходилось оставаться в море, чтоб
не уступать господства на театре русским силам без б
и чтобы внушить бодрость турецкому береговому нас
лению неоднократным показом флага. 4 февраля *Бресл*
снова вышел в море с задачей отыскать и уничтожить р
ские легкие силы в восточной части Черного моря и, кро
того, обстрелять портовые сооружения в западной час
Черного моря или в Крыму (карта 10). На случай, ес
Бреслау удастся обнаружить местонахождение неприяте
ских главных сил, *Гебен*, *Гамидие*, *Меджидие*, *Ме*
и большие эскадренные миноносцы должны были вы
из Босфора для операций в западной части Черного мо
6 февраля в 9 ч. 10 м. *Бреслау* увидел перед Батумом
тыре русских эскадренных миноносца и сделал по ним
выстрелов. Результаты из-за значительности дистанци
10,8—12 *км* (59—65 каб.)—остались невыясненными. П
следование этих эскадренных миноносцев не произво
лось, ввиду того что батумские укрепления открыли ого

Бреслау так и не смог установить местонахождения р
ского флота. Однако, сообщения рыбаков, видевших
6 февраля утром у мыса Иероса, к *W* от Трапезонда, и
диограммы с флагманского корабля из Константино
гласили, что русский флот находится в восточной ча
Черного моря. Поэтому *Бреслау* взял курс на Крым, чт
не быть прижатым неприятелем к берегу; кроме того, ко
дир считал, что сможет длительно поддерживать сопри
новение с неприятелем только по проходе линии Сева
поль—Керемпе; для этой цели сам *Бреслау* должен

находиться на *W* от неприятеля. В 20 ч. 30 м. в квадрате 1253 на 6 румбов справа от курса показался сильный дым неприятельского крейсера. *Бреслау* повернул полным ходом от него, на курс 250°, а затем постепенно перешел снова на прежний курс 300°, мешая неприятельским радиопереговорам. В течение ночи неприятель скрылся из виду. До тех пор *Бреслау* не удавалось установить местонахождение главных сил неприятеля; по его предположению, он сам находился между главными силами и дозорными крейсерами противника. Ввиду изложенного намеченная совместная операция осталась невыполненной. Однако, 7 февраля в 13 час. *Гебен* снова вышел в море; Сушон хотел перед началом ремонта еще раз показать его боеспособность, а кроме того, он имел задачей обеспечить вход в Босфор *Бреслау* и вышедших в море эскадренных миноносцев.

Не соединившись с *Гебеном* и группой эскадренных миноносцев, *Бреслау* направился к *Ялте*, чтобы в отместку за обстрелы турецкого побережья обстрелять сооружения этого порта. С дистанции в 7 200 *м* (40 каб.) *Бреслау* 8 залпами вызвал пожар на небольшом пароходе и 2 парусных судах. Других объектов в порту не было замечено, ввиду чего крейсер прекратил огонь. Без дальнейших приключений крейсеры и эскадренные миноносцы вернулись в Босфор в течение 8—9 февраля.

Несколько слов необходимо посвятить организации, выполнявшей многочисленные переброски транспортов с войсками и материалами в восточную часть Черного моря. Вскоре после закрытия Дарданелл, но еще до вступления Турции в войну, морское командование обратило внимание на необходимость подготовить для военных целей 15 германских пароходов (из них 11— левантийской линии) и другие имевшиеся в распоряжении суда. В согласии с Энвером-пашой в штабе турецкого высшего командования было образовано отделение морского транспорта, которому вменялось в обязанность приведение в надлежащее состояние и содержание наготове торговых судов, а также распределение их в зависимости от потребностей. Отделение это явилось самостоятельным органом, подчиненным морскому командованию. Оно работало в связи с 4-м отделом штаба турецкого высшего командования,

ведавшего железными дорогами и транспортом. Сначал
отделение отобрало пароходы, пригодные для перевозо
пароходы эти были разгружены, снабжены надлежащи
балластом, после чего было приступлено к необходимы
исправлениям по корпусу и механизмам. Затем пароход
снабжались углем, водой, провиантом, на них оборудов
лись камбузы, конюшни, гальюны; наконец, на суда гр
зились шлюпки, материалы для постройки плотов и сл
ден, необходимых при высадке людей и животных и в
грузке боевого запаса на различных открытых рейд
вроде Трапезонда, Синопа, Керасунды и т. п. Работа по
вигалась успешно, турецкие власти всячески шли навстре
и ко времени вступления Турции в войну значительн
количество судов находилось в полной готовности. Д
наблюдения за перечисленными работами на судах, а
дальнейшем за посадкой и высадкой десантов, были прив
чены капитаны германских пароходов; некоторые из ш
впоследствии остались в качестве командиров транспорт

Посадка войск и погрузка военных запасов представл
ли иногда большие трудности. К германским командир
руководившим этими работами, в качестве переводчик
были большею частью приставлены армяне ввиду отс
ствия других лиц, знавших иностранные языки. Но из
национальной розни многие турецкие офицеры отказы
лись принимать от них приказания, хотя переводчики бы
только посредниками. Это вызвало много затруднен
например, при погрузке полевых орудий, при размещен
лошадей и т. д. В некоторых случаях благодаря такту и л
кости германских капитанов удавалось обойти эти труд
сти, но иногда возникали задержки, тем более неприятн
что транспортам предстояло следовать в составе кон
Отдача приказания о выходе транспортов в море воз
галась на отделение морского транспорта, но турец
военные учреждения часто нарушали порядок своим
предвиденным вмешательством. 3 ноября 1914 г. под
ное вмешательство повело к потере 3 больших, пожал
наиболее ценных, турецких пароходов[1] (принадлежавш

[1] Уже указанные в одном из примечаний выше трансп
Митхад-паша, *Безми-Алем* и *Бехр-Ахмер*.—Р е д.

ранее Северогерманскому Ллойду). Эти пароходы были задержаны без ведома отделения морского транспорта и после посадки нескольких черкесских вождей и погрузки первого прибывшего из Германии самолета отправлены на 12 час. позже намеченного времени и без конвоя; через несколько часов после выхода из Босфора они попали в руки русских.

Самые крупные пароходы использовались для доставки возможно большего количества угля в Константинополь. Можно было предвидеть, что со временем опасность плавания в Черном море возрастет. Было известно, что на русских судостроительных заводах спешно достраиваются дредноуты, эскадренные миноносцы и подводные лодки. После прекращения перевозки войск морем отделение морского транспорта было упразднено (6 ноября 1914 г.). Крупные пароходы были переданы 4-му отделению штаба главного командования, а 22 более мелких, грузоподъемностью 1 000 *m*—угольному бюро, организованному флотом.

Глава X

УЧАСТИЕ ФЛОТА В УСИЛЕНИИ ОБОРОНЫ ДАРДАНЕЛЛ

Передача орудий. Начало ремонта *Гебена*. Обстрел Дарданелл. Линейный корабль *Барбаросса* стреляет непрямой наводкой.

Ремонт *Гебена* и необходимая очередная переборка тур бин и подшипников внешних кронштейнов гребных вало на *Бреслау* вынуждали к сокращению операций на Черно море. Русские тоже бездействовали, и исключение состав лял лишь энергичный обстрел Трапезонда 2 русскими крей серами 8 февраля, во время которого был потоплен амери канский пароход *Уошингтон* (*Washington*), выгружавши перевязочный материал для американского и германско Красного креста. Тем оживленнее становилась деятель ность у Дарданелл. Согласно донесениям, в Эгейском мор сосредоточилось большое число неприятельских кора лей; из нейтральных государств приходили сообщени о проходе английских линейных кораблей через Гибра тарский пролив и достоверные данные о намеченной о правке морским путем англо-французских войск к Дарда неллам. Хотя на основании всех этих отрывочных св дений нельзя было составить себе точного представлени о намерениях противника, но все же Константинопол должен был готовиться к более энергичным действиям не приятеля в районе проливов. Открытие проливов явилос для противника непременным условием оказания по держки России.

19 февраля 1915 г. в 10 час. пришло из Дарданелл до несение о начале атаки береговых укреплений неприятел скими силами в составе 3 дредноутов, 7 линейных кораблей

и крейсеров. Повидимому, дело шло о крайне серьезной операции, ввиду чего все корабли, за исключением *Бреслау*, гребные валы которого были разобраны, получили приказание разводить пары. Ремонт *Гебена* решено было не прерывать, хотя все на нем было приведено в готовность для отдачи кессона, с помощью которого одна из пробоин была уже заделана, чтобы, пожертвовав начатым ремонтом, все же выйти в море. Приходилось в будущем считаться с возможностью повторения подобных атак на укрепления, прерывать же при каждой тревоге ремонт флагманского корабля значило бы затянуть его сверх всякой меры. На время этого ремонта Сушон дал следующую директиву для участия морских сил в обороне проливов: *Торгут* и *Барбаросса* под командой коммодора Ариф-Бей, вышедшие к Дарданеллам уже 17 февраля, имели задачею усиление береговых батарей, для чего им надлежало, встав за заграждениями, препятствовать дальнейшему прорыву в пролив неприятельских кораблей, уже несомненно получивших некоторые повреждения. Обоим линейным кораблям предписывалось в случае необходимости действовать, не считаясь с риском собственной гибели. *Гебену* и легким силам ставилась задача защиты Босфора. Предполагалось в случае проникновения превосходных сил неприятеля до Босфора поставить заграждения у южного входа. Это заграждение (между башней Леандра у Скутари и мысом Сераля) при входе в Золотой Рог обеспечивалось бы *Гебеном*, который стал бы к *N* от него, а также крейсерами и миноносцами, по возможности укрытыми под берегом, и полевыми орудиями, расположенными на обоих берегах. Миноносцы, кроме того, предполагалось использовать для ночных атак во время пребывания неприятеля в Мраморном море. Если бы неприятель по подходе к Стамбулу потребовал выдачи флота, предполагалось предложить ему добыть этот флот.

Обстрел Дарданелл 19 февраля, несмотря на свою продолжительность (до 17 ч. 30 м.) и на то, что турецкие батареи из-за недостаточной дальнобойности своих орудий смогли открыть ответный огонь только около 17 час., все же не имел значительных результатов. Ввиду того что следовало ожидать повторения обстрела и связанного с ним

последующего прорыва неприятеля, Сушон в целях усил
ния подводной обороны передал для Дарданелл минны
заградители и мины. 25 февраля неприятель повторил ата
и после 7-часового ураганного обстрела принудил нару
ные форты к молчанию.

В то время как неприятельский флот, повидимому, пр
ступил к систематическому планомерному обстрелу укре
лений и десантных пунктов, из нейтральных стран пост
пали известия о подготовке англо-французских дивиз
для отправки их морем в Дарданеллы. Хотя в этих свед
ниях не было ничего достоверного, но наличие однородны
известий из различных источников заставляло считать
с ними. 3 марта состоялось совещание между командующи
флотом, генерал-адъютантом султана Сали-пашой и ге
фельдмаршалом ф.-д.-Гольцем об обороне Дарданел
На этом заседании Сушон решительно высказался в т
смысле, что успешная борьба против дарданельских батар
и минных заграждений, значительно усовершенствовани
во время 6-месячной совместной работы немцев и тур
одними морскими силами немыслима. Сообщения герма
ского высшего командования не позволяли рассчитыва
в ближайшем будущем на поддержку Германии прот
высаженных войск противника. Открытие сухопутны
сообщений через Балканский полуостров зависело
наступления германо-австрийских войск против Серби
возможность и сроки проведения которого оставали
неопределенными. Из-за неустойчивого политического п
ложения Румынии и Болгарии, а также для сохранен
возможности дальнейших операций против Египта на
было во что бы то ни стало удержать проливы. Сознав
важность этой задачи, Сушон намеревался использов
для ее выполнения все морские силы, невзирая на р
их потери, тем более что в случае захвата проливов непр
телем для флота не нашлось бы больше применения. Что
всеми средствами усилить оборону дарданельских укреп
ний в течение последующих недель, Сушон передавал в
распоряжение все оружие и весь боевой запас, без кото
го можно было обойтись, не нарушая боеспособности флот

2 марта он передал два 88-*мм* орудия с боевым запасо
9 марта двести 150-*мм* снарядов, 16 и 20 марта—по 12 мин

последние, еще имевшиеся в его распоряжении; вскоре он приказал передать для Дарданелл два 150-*мм* орудия с *Гебена*. Многочисленные выловленные русские мины и старые, найденные в константинопольском арсенале, приводились в порядок, несмотря на трудности, связанные с нехваткой технического персонала и материалов. 14 марта в район Дарданелл были направлены 4 прожекторные команды, ввиду того что турки не справлялись со своими прожекторами.

5 марта стрельбою непрямой наводкой неприятель обстрелял батареи у Килид-Бара, на европейском берегу против Чанака (черт. 1 и карта 14). Линейным кораблям *Барбаросса* и *Торгут* надлежало открыть ответную стрельбу тем же методом. 6 марта германский командир *Барбароссы* в ожидании обстрела отправился на полуостров Галлиполи вместе с наблюдателями и сигнальщиками с целью наблюдения за неприятельскими кораблями с высот и в случае возможности—открытия по ним огня. Действительно, в 10 ч. 30 м. английский линейный корабль *Куин Элизабет* (*Queen Elizabeth*) открыл огонь, а уже в 10 ч. 45 м. начал отвечать *Барбаросса*.

Однако, после второго выстрела противник открыл местоположение наблюдательного пункта по той причине, что за отсутствием телефонной связи необходимые приказания передавались ракетами. Пункт был обстрелян, и его пришлось покинуть. Наблюдательный пункт был тотчас же перенесен на другую возвышенность, а линейный корабль соответственно переменил якорное место. В 13 ч. 20 м. *Куин Элизабет* был снова взят под обстрел. Противник, который между тем обстреливал Килид-Бар, тотчас же перенес огонь на высоты, на которых находился первоначальный наблюдательный пункт. *Барбаросса* пристрелялся тремя выстрелами; можно было наблюдать несколько накрытий, и командир насчитывал одно попадание. Во всяком случае противник принужден был покинуть свою позицию, снялся с якоря и отошел. Еще два выстрела было сделано по линейному кораблю *Агамемнон* (*Agamemnon*), который тоже принужден был сняться с якоря. *Барбаросса* достиг своей цели, произведя 21 выстрел из 280-*мм* орудий. К сожалению, дальнобойность его орудий равнялась лишь

15 *км* (82 каб.), и неприятельские корабли, вставшие после полудня на якорь на дистанции 16 *км* (88 каб.), были для него недосягаемы. В связи с развитием операций у Дарданелл германские командиры линейных кораблей *Барбаросса* и *Торгут* организовали в различных пунктах Галлипольского полуострова наблюдательные посты для стрельбы по невидимой с кораблей цели. В связи с этим производились промеры, избирались наблюдательные пункты, выставлялись створные знаки для кораблей и буи в качестве вспомогательных точек наводки, главные и вспомогательные посты соединялись полевыми телефонами.

Постоянно получались известия об обнаружении подводных лодок. Хотя в большинстве случаев эти сведения оказывались ошибочными, все же кораблям приходилось считаться с возможностью подобных встреч. Корабли, занимая позиции для стрельбы по невидимой с них цели, вынуждены были держаться почти на месте, ввиду чего представляли особенно благоприятные объекты для атак подводных лодок. Однако, даже и не занимая подобных позиции, корабли постоянно подвергались подводной опасности. Ввиду этого к кораблям после их постановки на якорь днем и ночью пришвартовывались специальные пароходы, защищавшие их от торпед. Таким путем личному составу обеспечивалось необходимое спокойствие. Кроме того, возможность стоянки на якоре сокращала расход угля, который приходилось весьма ограничивать из-за недостатка топлива и трудностей его подвоза. Кроме обоих линейных кораблей, которые сменяли друг друга, в Дарданеллах постоянно находилось несколько миноносцев из состава флотилии для усиления по указанию коменданта крепости дозорной службы в окружающем водном районе; в задачу этих миноносцев входило также выяснение подходящей обстановки для ночных атак на приятеля.

Крупная англо-французская морская атака Дарданелл 18 марта кончилась поражением союзников. Они потеряли на минах и от артиллерийского огня 3 линейных корабля: *Бувэ*, *Иррезистибл (Irresistible)* и *Ошэн (Ocean)*; многие корабли получили тяжелые повреждения (карта 1). Турецкий флот в этот день не имел возможности вме-

ваться в бой. Неприятель после обстрела, стоившего ему таких потерь, отошел. Но все сведения решительно говорили за то, что цель свою—взятие Дарданелл—он не оставил и что он будет пытаться ее достигнуть с помощью сухопутных войск.

24 марта Сушон пытался склонить Энвера-пашу передать сухопутную оборону Дарданелл в руки генерала Лиман-ф.-Зандерса и привлечь к ней всех офицеров германской военной миссии. Он подчеркнул, что теперешний командующий ген.-майор Эссад-паша, будучи отличным солдатом, не имеет достаточных опыта и веса в качестве полководца. Сушон далее отметил, что ему приходилось ежедневно видеть, с какой удивительной энергией руководят генерал Лиман-ф.-Зандерс и ген.-фельдмаршал фон-дер-Гольц в подведомственных им районах окрестностей столицы прокладкою дорог, рытьем окопов, оборудованием артиллерийских и оборонительных позиций, прокладкой телефонов, установкой прожекторов и другими работами. На полуострове Галлиполи были недочеты во всем перечисленном. Только приложив все свои силы и величайшую поспешность, можно было настолько изменить создавшуюся там обстановку, чтобы с надеждой на успех встретить ожидаемый неприятельский десант.

Настойчивые слова Сушона были только последним толчком для давно обдуманного решения Энвера. В результате через час после переговоров командующего с Энвером-пашой генерал Зандерс сообщил Сушону о своем назначении командующим Дарданельской армией. 32 дня спустя неприятель высадился в Галлиполи.

Глава XI

КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ. ГИБЕЛЬ *МЕДЖИДИЕ*. ПРОРЫВ МИНОНОСЦА *ТИМУР-ХИССАР* ИЗ ДАРДАНЕЛЛ

Бреслау у Дунайских гирл. Операции *Бреслау* и эскадренных миноносцев у берегов Крыма. Русский флот перед Босфором. План операции против Одессы. Неизвестность расположения минных заграждений. Поход легких крейсеров и эскадренных миноносцев на север. *Меджидие* подорвался на мине и затонул. *Гебен* и *Бреслау* у Севастополя. Короткий бой с русскими. Оценка операции. Решение отправить миноносец в Эгейское море. Выход миноносца *Тимур-Хиссар*. Безрезультатная атака в Смирнском заливе. Авиатранспорт получил повреждения. Атака транспорта *Манито*. Преследование миноносца. *Тимур-Хиссар* выбрасывается на берег и взрывается.

Бреслау закончил свой ремонт 2 марта 1915 г. О проти
нике было известно, что в конце февраля его главные сил
появились восточнее Самсуна и что небольшие отря
эскадренных миноносцев предпринимали из Батума р
ходы до Трапезонда. *Бреслау* между тем получил прика
ние доставить в Синоп материалы для новой радиостанц
затем показать флаг у неприятельских берегов и провод
операции против русской морской торговли между К
станцей и Одессой. *Бреслау* вышел в море 5 марта в 8
30 м., 6 марта выгрузил материалы в Синопе и затем в
курс на Змеиный остров (Фидониси) (карта 10), к которо
предполагалось подойти к концу дня 7 марта. Команд
имел намерение скрывать присутствие корабля в райо

между устьем Дуная и Одессой как можно дольше, чтобы не упустить благоприятных условий для действий против морской торговли. Радиограмма, полученная от командования флотом и гласившая о появлении русского флота перед Босфором, еще более укрепила его в этом намерении. Не желая привлекать внимания неприятельских сил до тех пор, пока русская морская торговля не потерпит значительного урона и не будет надолго парализована—по возможности незаметно для русских береговых пунктов,—он считал задачу показа флага у румынских и русских берегов второстепенной. Поэтому 7 марта *Бреслау* искал вероятных торговых путей вне видимости берега, а с наступлением темноты подошел к берегу с намерением в течение ночи крейсеровать вдоль него переменными курсами. Торговых судов не было встречено. 8 марта утром *Бреслау* получил радиограмму от морского командования, сообщавшую, что 9 марта в 6 час. *Гамидие* и эскадренные миноносцы будут ожидать его у Босфора. Командир понял эту радиограмму как приказание вернуться. Он прервал операцию, которая, по его предположению, должна была занять еще несколько дней. В ночь с 8 на 9 марта командир получил еще одну радиограмму, которая окончательно укрепила его намерение возвратиться. Радиограмма сообщала, что вследствие обстрела русскими угольного района в Эрегли доставка угля временно прервана и потребление угля требует самого крайнего ограничения. Замысел же командующего флотом был иной: он надеялся, что появление *Бреслау* у берегов предотвратит восстановление морской торговли между румынским и русским побережьями.

Утром 7 марта русские обстреляли угольный порт Эрегли и потопили там итальянский и персидский пароходы-угольщики. Угольные копи сильно пострадали, и добыча угля была временно прекращена. Частое появление русских сил возле угольных районов и обстрел последних возбудили панику среди турецкого населения. Для его успокоения необходим был более частый показ флага у побережья. Поэтому *Бреслау* и флотилия эскадренных миноносцев получили приказание 16 марта выйти в море и, совершив поход вдоль анатолийского побережья, приступить к операциям у южного берега Крыма, дабы тре-

вожить противника и показать ему, что турецкий фл
не желает уступать господства на Черном море; пос
появления у неприятельских берегов в задачу герман
турецких сил входил показ флага у румынского по
режья. При появлении превосходных сил противника на
лежало отходить. 16 марта в 7 ч. 30 м. *Бреслау* и эск
ренные миноносцы *Ядигар* и *Муавенет* вышли в мо
(карта 11). Эскадренные миноносцы следовали вплотн
к берегу к Зунгулдаку, в то время как *Бреслау*, учитыв
опасность от мин, держался мористее и только в непосре
ственной близости Зунгулдака направился к бере
Население, узнавая турецкий флаг, приветствовало е
с воодушевлением; особенно же радостно были встрече
эскадренные миноносцы при заходе в Зунгулдак д
приемки угля и воды. При обстреле русские потрати
огромное количество боевого запаса. Было найде
не менее 75 неразорвавшихся 305-*мм* снарядов.

Проведение операции было возложено на команди
Бреслау. Он решил неожиданно обстрелять военно-морск
сооружения на Южном берегу Крыма, близ Феодос
представлявшие удобный объект, но местоположение ко
рых не было точно известно. Момент обстрела находил
в зависимости от условий видимости и погоды. Надо бы
предполагать, что со времени последнего обстрела 29 н
ября 1914 г. береговая оборона такого важного пунк
была приведена в должное состояние. Командир считал
не только с наличием береговых укреплений, но и с в
можностью присутствия военных кораблей и наличия м
ных заграждений. Первоначальная задача эскадренн
миноносцев—обстрел Алушты—была отменена: их надл
жало в первую очередь использовать в качестве разв
чиков и тральщиков. Видимость была очень хорош
поэтому неожиданное приближение к берегу являл
невозможным. В связи с этим обстрел был отложен
ночь с 17 на 18 марта. Из-за темной ночи и начавше
зыби командир флотилии считал траление мало надежн
По его предложению командир *Бреслау* окончательно от
зался от траления, а ввиду опасений командира флоти
относительно недостаточности запасов угля на эскадр
ных миноносцах последние были отправлены 17 ма

в 21 час для погрузки угля в Зунгулдак, куда и пришли 18 марта в 15 ч. 25 м.

Погода переменилась, и под берегом видимость стала плохая. Выполнение операции в темноте и при неизвестном местоположении цели было затруднительно, поэтому командир отложил обстрел до рассвета. 18 марта с первыми лучами солнца *Бреслау*, не считаясь с вероятными минными заграждениями, полным ходом направился к цели. Только находясь в расстоянии 3 миль от берега, он смог рассмотреть намеченные для обстрела сооружения [1]. С 5 ч. 44 м. до 6 ч. 10 м. *Бреслау* обстрелял торпедные мастерские с дистанции 5 000—5 300 *м* (27—29 каб.), выпустив 100 фугасных снарядов. Ответа на обстрел со стороны неприятеля не последовало. Пристрелочная станция и мастерские, частично находившиеся в постройке, были зажжены и разрушены. Командир намеренно берег крупные жилые строения, находившиеся по соседству.

При отходе от побережья в 14 ч. 20 м. *Бреслау* встретился во мгле с 2 русскими крейсерами. Он уклонился на *S*, но крейсеры его преследовали и с дистанции около 120 *гм* (65 каб.) открыли безрезультатный огонь. *Бреслау* из-за большой дистанции отвечать не мог. Постепенным уклонением на курс *S* ему удалось освободиться от погони, и в 15 ч. 32 м. он потерял неприятеля из виду. Встреча с противником заставила командира *Бреслау* отказаться от второй части задачи—показа флага у румынских берегов и крейсерских операций в этих водах. Он опасался, что, узнав от румын о местонахождении *Бреслау*, неприятель преградит ему путь к Босфору. Для дальнейшего длительного плавания большим ходом и пребывания в море нехватило бы угля, и командир решил направиться к Босфору. Но в связи с настроениями Румынии Сушону был очень важен показ флага у Констанцы. 18 марта в 11 ч. 50 м. он дал радиограмму, гласившую, что показ флага у Констанцы очень желателен. Эскадренные миноносцы, участие которых в этой части операции не намечалось, вернулись 19 марта в 6 час. в Босфор. В соответствии с полученным

[1] Здесь была расположена торпедно-пристрелочная станция морского ведомства. — Ред.

приказанием командующего флотом *Бреслау* взял ку
на Констанцу (карта 11); 19 марта около 14 час. он по
вился перед портом и продержался перед ним полча
с поднятым флагом, следуя в виду города малым ходо
в 4—5 милях от берега. Затем он повернул полным ход
на курс *N*. Это должно было создать впечатление у румы
что он проследовал в направлении Одессы. Вне видимос
с берега *Бреслау* снова повернул и направился к Босфо
Это появление не осталось без последствий; румынск
пресса тотчас же заговорила о появлении перед Констан
четырехтрубного крейсера, вероятно, *Мидилли*, котор
прошел полным ходом на север. На пути к Босфору *Бр
лау* слышал негромкие русские радиопереговоры, вероят
эскадренных миноносцев. 20 марта, приближаясь во м
и под переходящим дождем к Босфору, он заметил в 6 ч. 05
подводную лодку, за ней несколько дымов и на 2 ру
слева от курса—2 неприятельских крейсера, направл
шихся на него. *Бреслау* дал полный ход, круто повер
вправо, на юг; крейсеры преследовали его, но не стреля
Плохая видимость и дождливая погода благоприятст
вали приближению *Бреслау* к Босфору, так что про
нику не удалось отрезать его вход. В 8 ч. 50 м. *Брес*
вошел в Босфор.

Несмотря на превосходство неприятельских сил, т
мано-турецкие корабли даже во время ремонта фл
манского корабля неоднократно показывались у русс
берегов, в то время как русские никогда еще не появля
у Босфора. 28 марта неприятельский флот был замечен
впервые. В 10 ч. 40 м. 2 русских линейных корабля
крыли огонь по обоим входным маякам. Русские произв
около 120 выстрелов, но безрезультатно [1]. Береговые у

[1] Эта операция явилась следствием попыток согласовать
рации на Черном море с намечавшимся прорывом англий
флота через Дарданеллы в Мраморное море, не давшим, од
реальных результатов. 5 марта 1915 г. первый лорд адмиралтей
Черчил сообщил главковерху, что «великобританское правите
самым серьезным образом надеется, что когда наступит момент
рыва английского флота в Мраморное море, русский флот одно
менно с началом атаки Дарданелл союзниками начнет систем
ческую с дальнего расстояния бомбардировку внешних фо
Босфора, чему придается первостепенное значение». Было у

ления за дальностью расстояния отвечать не могли. Русский флот состоял из 5 линейных кораблей, 3 крейсеров, 5 эскадренных миноносцев, тральщиков и 1 авиатранспорта. Русский самолет (биплан), поднявшийся с авиатранспорта, сбросил бомбу по находившемуся в дозоре у входа эскадренному миноносцу *Самсун*, бомба упала в воду в 50 *м* за его кормой. Линейные корабли произвели два выстрела из тяжелых орудий по эскадренным миноносцам *Самсун* и *Гайрет* (последний был выслан для наблюдения), давшие недолеты в 2—3 *гм* (1—1½ каб.). В 13 ч. 15 м. неприятель ушел из пределов видимости. Операция не имела военного значения, она даже не была направлена против босфорских укреплений, а только против входных маяков. Тем оригинальнее показалась незашифрованная радиограмма, отправленная русским адмиралом на свои корабли: «Поздравляю флот с историческим днем первого обстрела босфорских укреплений. Адмирал Эбергард». В этот же день была закончена заделка пробоины на левом борту *Гебена*. Трудную работу произвели в течение одного месяца. Кессон, построенный для заделки пробоины, имел 10 *м* в глубину, 17 *м* в длину и водоизмещение в 360 *т*. Площадь пробоины достигала 64 *м*². Кессон для работы на правом борту представлялось возможным приспособить только через 5 дней. Этот промежуток времени Сушон решил использовать для крейсерской операции в Черном море, в которой *Гебен* мог принять довольно значительное участие, имея возможность, несмотря на пробоину, свободно держать 20-узловой ход. Перехваченные неприятельские радиограммы показы-

---

лено, что командующие обоими флотами (Эбергард и Карден) войдут в постоянную связь между собой и согласуют свои действия в зависимости от хода событий у Дарданелл. Для связи на английскую эскадру у Дарданелл был командирован русский офицер, который телеграфировал 14 марта Эбергарду, что «по «соглашению правительств решено, что русский флот начнет бомбардировку за 4 дня до конца прорыва союзников через Дарданеллы». На основании этой телеграммы Эбергард наметил бомбардировку Босфора на 28—29 марта. Фактически же неудачная попытка союзников форсирования Дарданелл, стоившая им гибели 3 кораблей и 3 кораблей сильно поврежденных, состоялась 18 марта, т. е. на 10 дней раньше «согласованного» выступления черноморского флота.—Р е д.

вали, что противник стремился изобразить перед широ
кими кругами населения поход против Босфора в каче
стве успешного и весьма смелого предприятия. От агентов
имелись сведения, что в Одессе находятся 20 пароходов
и делаются приготовления к перевозке войск. Сушон нам
ревался показать русским, что турецкий флот не связа
обороной Дарданелл, что он, напротив, свободно опери
рует на Черном море и что *Гебен* вполне боеспособен
Одессе в частности следовало дать почувствовать невоз
можность поддержания дальнейшего безопасного суд
ходства при имевшей место обстановке. Крейсеры *Мед
жидие* и *Гамидие* с 4 эскадренными миноносцами, приста
собленными для траления, получили приказание причинить
возможно больше потерь противнику в одесском порту
и в районе перед портом. *Гебен* и *Бреслау* должны бы
служить прикрытием со стороны Севастополя.

30 марта русский флот в количестве 5 кораблей обстр
лял побережье угольного района Эрегли-Зунгулдак
в то время как русские самолеты бросали бомбы на уголь
ные копи. Несмотря на большой расход боевого запаса, о
пункта почти не пострадали. Вновь поставленная в Зун
гулдаке батарея не пострадала совсем.

1 апреля корабли, предназначенные для выполнени
намеченной операции, вышли из Босфора (карта 1
Отрядом, назначенным для операций против Одессы, к
мандовал германский командир *Меджидие*—кап. 3
Бюксель; кроме *Гамидие*, в отряд входила полуфлотилия
состоявшая из 2 эскадренных миноносцев типа «Шихау»
Муавенет и *Ядигар* и из 2 эскадренных миноносцев ти
«Кане» (*Canet*)—*Ташос* и *Самсун*. Приходилось считать
с серьезной минной опасностью. На основании толь
газетных сведений было известно, что на расстоянии 16
от Одессы поставлены мины. Предполагалось 3 апр
на рассвете неожиданно появиться перед Одессой. Вви
нежелательности преждевременного обнаружения отря
во время его похода командующий отрядом проложил к
не как обычно—на Змеиный остров (Фидониси), а ре
держаться от него в расстоянии 20—25 миль к *Ost* и подой
к нему лишь в том случае, если 2 апреля у него не бу
надежного астрономического определения места. Ком

дующий отрядом вовсе не знал этого водного района и его побережья, и для помощи ему в навигационных вопросах был командирован капитан германского торгового флота, часто плававший в мирное время в одесском районе. Ввиду наличия минной опасности успех операции в значительной степени зависел от умения отряда итти за тралами эскадренных миноносцев, ввиду чего 2 апреля на походе производились соответствующие учения. При ясной погоде удалось получить точное место отряда из астрономических наблюдений, а кроме того, 2 апреля около 18 ч. 30 м. на фоне вечернего неба слабо обрисовался в расстоянии 25 миль и Змеиный остров (Фидониси). Для выполнения операции командующий отрядом отдал следующий приказ:

«С 23 час. 2 апреля итти за тралами; по приходе на истинный пеленг *W* мыса Фонтан (южнее Одессы) с расстояния от него в 7 миль—ложиться на боевой курс».

Бюксель объясняет основания к этому приказу следующим образом:

«Я не знал, где поставлены русские мины. Возможность на них нарваться везде одинаковая, за исключением, может быть, узкого фарватера под самым берегом, которым можно следовать днем с помощью береговых навигационных знаков и который, вероятно, находится в секторе обстрела неприятельских орудий. К *Ost* от меридиана 31° вост. долг. должны находиться германские мины; подходить с этой стороны тоже было бы неосторожно. О месте германских мин также не имелось точных данных. С другой стороны, наиболее благоприятные перспективы представлял подход по возможности перпендикулярно к предполагавшемуся минному полю. Поэтому избранный для подхода курс *NNW* был рассчитан таким образом, чтобы с самого начала обстрела иметь возможность стрелять из всех орудий».

Ночь со 2 на 3 апреля при благоприятной погоде прошла спокойно. Начиная с 21—23 час. неоднократно был виден свет прожектора, примерно, по пеленгу *NO*, однако, источник его установить не удалось. В 23 часа эскадренные миноносцы поставили тралы. При тихой погоде и ясной луне этот маневр не представлял затруднений, так же как

и следование крейсеров за тралами, прошедшее вполн
гладко. Около 2 час. начальнику полуфлотилии показ
лось, что он усмотрел справа и прямо по курсу берег; э
наблюдение было подтверждено командиром *Ядигар*
В 3 ч. 50 м. передняя пара тральщиков *Ташос* и *Самс*
внезапно повернула влево и донесла, что видна земл
С *Меджидие* ничего не было видно, и эскадренные мин
носцы получили приказание снова выйти вперед и трали
При этих поворотах трал передней пары тральщик
оказался нечистым и в дальнейшем мог быть использов
лишь в качестве контрольного трала. В 4 ч. 25 м. отр
двинулся дальше 9-узловым ходом.

До этого момента корабли держались с застопоренны
машинами или, разворачиваясь на месте, удерживали з
данный курс *NNW*. При дальнейшем подходе отры
берега никто не обнаруживал, ввиду чего предыду
наблюдения могли быть объяснены только мираж

Такую точку зрения принимает командующий полуф
тилией в своем военном дневнике. С этого момента про
водилось постоянное измерение глубин. В 4 ч. 45
эскадренные миноносцы увидели впереди по курсу бер
вода приняла грязно-желтую окраску, и средняя глуби
равнялась 9—10 *м* (около 5 саж.[1]). В 5 ч. 10 м. перед
пара тральщиков застопорила машины, выбрала тр
и сообщила, что глубина—6,5 *м* (3,5 саж.[1]). Можно бы
отчетливо видеть берег, который тянулся влево, а спр
были видны низкие острова. Вскоре выяснилось, что отр
находится у Одесской банки, а справа—входной сп
на фарватер к Николаеву. Это значило, что отряд сне
по крайней мере на 15 миль к *Ost*. Бюксель приказал п
нить курс на *W*, т. е. прямо на Одессу. Он предпол
начать обстрел с *N*, а затем перейти на *S* и *SO*. Отряд п
в следующем ордере: головными—оба эскадренные ми
носца типа «Кане»—*Ташос* и *Самсун* (только с тралящ
частью трала, ввиду того что на одном из них щит по
мался), далее в расстоянии около 500—600 *м* (3 к
оба эскадренные миноносца типа «Шихау»—*Муавен*
и *Ядигар* с исправным тралом; за ними в расстоянии 40

[1] 6-футовой меры.—Р е д.

500 *м* (2½—3½ каб.)—*Меджидие* и, наконец, в расстоянии 700—800 *м* (4—4½ каб.) от последнего *Гамидие*. Около 6 час. открылась Одесса, ярко освещенная утренним солнцем. Неприятельского дозора не было видно. Из-за небольшой глубины возникло опасение, что тралы будут задевать за грунт, ввиду чего начальник полуфлотилии счел необходимым изменить курс. Но именно W-й курс благоприятствовал намеченному обстрелу, а то обстоятельство, что отряд был снесен течением, создавало большую потерю во времени; поэтому предположение это не было осуществлено. Крейсеры находились точно за тральщиками, как вдруг в 6 ч. 40 м. *Меджидие* подорвался на мине (в 15 милях на $W\ ^3/_4N$ от Одесского маяка). Взрыв произошел с левого борта в районе носовой кочегарки. Глубина равнялась 12,8 *м* (7 саж.). На крейсере застопорили машины, и для спасения личного состава крейсер, имея некоторую инерцию, выбросился на мелководье, имея руль право-на-борту. Корабль стал быстро погружаться носом, имея сильнейший крен на левый борт, но вскоре стал на мель и некоторое время сохранял крен в 10°. Опыт, приобретенный в германском флоте по обеспечению живучести корабля, был здесь полностью использован. Все люки нижней палубы и двери водонепроницаемых переборок удалось задраить и укрепить подпорками; шпигаты были забиты, точно так же как и переговорные трубы, забитые деревянными пробками (забитые переговорные трубы не пропускали воду, тогда как из незабитых вода била фонтаном). Все водоотливные средства были пущены в ход, но ввиду значительных разрушений справиться с течью они не могли, тем более что кочегарки наполнились водой. Передняя часть корабля опускалась постепенно все глубже, и крен увеличивался. В конце концов весь бак оказался под водой, точно так же как фальшборт и орудия левого борта; перебираться на правый борт становилось невозможным.

Ввиду того что из-за небольшой глубины корабль не мог окончательно затонуть, были приняты меры к уменьшению его боеспособности, затворы орудий были выброшены за борт, а радиостанция уничтожена. Эскадренные миноносцы сняли команду крейсера, и в 7 ч. 20 м. *Ядигар*, по приказа-

нию командующего отрядом выпустил торпеду для окон
чательного уничтожения крейсера. Торпеда попала в кор
мовой погреб: корабль выпрямился, а затем погрузил
так, что остались торчать только трубы, мачты и верх
ние мостики [1]. Поведение личного состава, немцев и турок
было безукоризненным. После взрыва *Гамидие* тотчас
повернул и отошел прежним курсом назад, пока не сч
себя вне минного поля.

По получении сведений по радио, *Гебен*, державшийся
перед Севастополем, отдал приказание прервать операци
и возвращаться в Босфор. Приняв на борт бо́льшую час
спасенной команды, *Гамидие* направился в сопровожден
эскадренных миноносцев 17-узловым ходом к Змеино
острову (Фидониси) (карта 12). В 0 ч. 10 м. от морско
командования была получена радиограмма, гласившая
что в 11 ч. 15 м. замечены русские главные силы—2 кре
сера и 3 эскадренных миноносца в квадрате 847 и
Гебен и *Бреслау* находятся в квадрате 764. *Гебен* и *Бресл*
шли истинным курсом 215° со скоростью 16 узлов. Коман
дир *Гамидие* и командующий полуфлотилией на основани
этой радиограммы решили, что, вероятно, русский фл
попытается отрезать легкие силы, присутствие которы
ему, конечно, было известно. Эскадренные миноносцы ввиду
тихоходности 2 из них (типа «Канэ») имели среднюю ско
рость в 17 узлов, поэтому они отделились от *Гамид*
и пошли к Босфору под берегом, а *Гамидие* направил
туда же прямым курсом 20-узловым ходом. В 14 ч
Гебен сообщил по радио, что неприятель находится в кв
рате 844, направляясь на *SSW*, в то время как *Гебе*
и *Бреслау*—в квадрате 671.

Ввиду того что неприятель следовал за *Гебен*
на *S*, командующему полуфлотилией приходилось считать
с опасностью быть отрезанным с его эскадренными ми
носцами от Босфора. Тем болезненнее воспринимало
уменьшение их хода до 10 узлов ввиду необходимос

[1] Позже *Меджидие* был поднят русскими и, переименованный
Прут, после ремонта вступил в состав черноморского флота. Одна
состояние котлов, чрезвычайно запущенных, ограничило дальнейш
деятельность *Меджидие* 2—3 походами. В 1918 г. после занят
Севастополя немцами *Меджидие* был возвращен ими Турции.—Р

чистки топок и отдыха для команды. Турецкая часть машинной команды уже раньше дошла до предела своей работоспособности; теперь же начали сдавать и немцы (находившиеся по 4 чел. на эскадренном миноносце). И только с помощью оставшегося в небольшом числе на эскадренных миноносцах личного состава погибшего *Меджидие* удалось позднее развить ход до 15 узлов. Путь под берегом при этих обстоятельствах казался начальнику полуфлотилии слишком длинным, имея в виду желание до рассвета достигнуть Босфора. Поэтому он лег на кратчайший курс, и, таким образом, на заре 4 апреля между 5 ч. 30 м. и 6 час. *Гебен* и *Бреслау*, *Гамидие* и эскадренные миноносцы встретились при входе в Босфор, в который и вошли беспрепятственно.

Во время похода *Бреслау* и *Гебен* в ночь с 1 на 2 апреля были слышны оживленные неприятельские радиопереговоры, причем по тону можно было узнать радиостанцию крейсера *Кагул*.

Бреслау, предварительно выгрузивший в Синопе материалы для радиостанции, 2 апреля в 18 час. соединился с *Гебеном*. Сушон намеревался 3 апреля с первыми лучами рассвета, в момент производства крейсерами операции против Одессы, показаться южнее Севастополя у мыса Херсонес. В течение ночи русские радиопереговоры вовсе прекратились, и только в 5 ч. 30 м. *Гебен* уловил передачу рейдовой радиостанции крейсера *Кагул*.

В 7 час. под берегом показались пять дымов. Повидимому, неприятель находился перед Севастополем. Чтобы дать знать неприятелю о присутствии *Гебена*, последний большою мощностью сообщил свое место по радио крейсерам, находившимся у Одессы. В 7 ч. 17 м. пришло донесение *Гамидие* о гибели *Меджидие*. Сушон тотчас же дал приказ о возвращении *Гамидие* и эскадренных миноносцев. Сушон считал операцию при данной обстановке, при полном дневном свете и при условии обнаружения отряда, совершенно безнадежной, тем более что отряд оказался в восточной части Одесской бухты, а не в западной; поэтому *Гебен* и *Бреслау* легли на курс 250°.

В 8 ч. 15 м., когда неприятельские дымы частично уже исчезли, *Гебен* и *Бреслау* увидели 2 русских парохода.

После снятия команды *Гебен* потопил пароход *Восточ*
Звезда (вместимость 1 500 *т*, груз—сахар), а *Бреслау*
пароход *Провидент* (вместимость 2 020 *т*, груз—сах
В 9 ч. 20 м. командующий флотом направил *Бре*
назад для выяснения, какой корабль следует за кре
рами восточнее их. *Бреслау* выяснил, что это кре
типа *Кагул*. *Гебен* пытался 20-узловым ходом атако
крейсер, следовавший в одиночестве; развить бо́льш
скорость хода не позволяла пробоина. Эта попы
не имела успеха ввиду того, что *Кагул* повернул, а все
показались главные силы неприятеля.

В 11 ч. 10 м. *Гебен* и *Бреслау* снова легли курсом
Босфор. Неприятель выстроился в кильватерную колон
имея *Кагул* и 8 эскадренных миноносцев в голове. Расс
ние до головного корабля составляло 16 миль (160 к
Бреслау находился за *Гебеном*, между последним и
приятельской колонной. В 13 ч. 30 м. 2 неприятельс
линейных корабля открыли огонь по *Бреслау* с дистан
15—17 *км* (82—93 каб.), но, сделав около 10 выстре
прекратили огонь. Несколько осколков упало на па
Бреслау. Около 15 час. главные силы неприятеля ск
лись из виду, остались только крейсеры. Видимость,
почти всегда в Черном море, была очень хорошая, д
отдельных кораблей были видны на 30 миль. Между
и 18 час. появилось несколько русских эскадренных м
носцев, которые вышли влево, чтобы занять благопр
ную позицию для атаки. С целью их отвлечения было
шено с наступлением темноты и до восхода луны следо
переменными курсами, меняя их каждый час на
румба. В 20 ч. 41 м. эскадренные миноносцы пошли в а
на *Бреслау*, который с дистанции 35—40 *гм* (19—22
еще при хорошей видимости открыл по ним огонь.
усмотрено 3 попадания в средний из эскадренных м
носцев [1], 3 торпеды, выпущенные эскадренными мино
цами, не достигли попадания. Тотчас же *Гебен* и *Бр*
полным ходом повернули на курс *Ost*: им удалось
рваться от эскадренных миноносцев. Ночь прошла без

[1] Незначительные повреждения получил эскадренный мино
Пронзительный, без потерь в личном составе.—Прим. пе

нейших событий, и оба корабля 4 апреля вернулись в Босфор.

Операция против Одессы оказалась неудачной. Без сомнения, с такими незначительными силами было рискованно предпринимать операцию против неприятельского побережья, об укреплениях которого имелись только сомнительные сведения. Однако, кто не рискует, не имеет успеха; если бы Сушон не пользовался каждой возможностью для нанесения ущерба неприятелю, то турецкий флот вновь был бы обречен на прежнюю бездеятельность.

В Севастополе, конечно, было известно о выходе отряда из Босфора, что подтверждалось радиопереговорами в течение первой ночи и своевременным появлением всей русской эскадры вне Севастополя. Нельзя было рассчитывать, что одесская неудача долго останется в секрете. Тем более непонятно, почему русские не сделали попытки своими быстроходными легкими силами отрезать турецкие эскадренные миноносцы, уступавшие им во всех отношениях. Очевидно, присутствие *Гебена* было причиной того, что русский командующий не хотел раздроблять своих сил, опасаясь, что более слабые могут пасть жертвой боевой мощи *Гебена*. Выход русских эскадренных миноносцев в ночную атаку был произведен неудовлетворительно и не соответствовал тем требованиям, к которым привык в этом отношении германский флот. Поэтому никаких затруднений не представляло уклониться от этой атаки, и надо сожалеть, что 105-*мм* орудия крейсера *Бреслау* были недостаточно мощными, чтобы вывести из строя подбитый эскадренный миноносец.

Тотчас же по возвращении *Гебена* начались работы по укреплению переднего кессона; 7 апреля начался ремонт второй пробоины. 1 мая и с этим ремонтом было покончено. Весь ремонт в целом продлился 4 месяца. 15 апреля русский флот появился перед Зунгулдаком и Эрегли и обстрелял оба пункта, не причинив особых повреждений. Невозможно было воспрепятствовать неожиданным крейсерствам русским сил: расстояние от Севастополя до Эрегли равняется расстоянию от Константинополя до Эрегли; нечего было и думать отрезать неприятеля. Для заграждения рейдов минами нехватало последних. С турецкого

побережья Черного моря в Константинополь неоднократ
доставлялись на морских шлюпках выброшенные и
вытраленные русские мины; мины эти очищались и пр
водились в порядок, что указывало на рост интереса и п
знаний в отношении военно-морского дела в турецких по
товых учреждениях. 25 апреля русский флот появи
перед Босфором и открыл с большой дистанции ого
по укреплениям. Обстрел длился около часа, но нель
было отметить ни малейшего результата. Форты из
большой дистанции не могли отвечать. Германо-турецк
флот находился в готовности выступить при мало-мал
успешной попытке прорыва.

К этому же периоду относится операция небольш
миноносца *Тимур-Хиссар (Timur-Hissar)* в Эгейском мо

Командование флотом и флотилией эскадренных ми
носцев давно обсуждало вопрос, нельзя ли атаками м
ких—даже самых мелких—кораблей из Дарданелл на
сить ущерб неприятелю; стремления командования д
данельскими укреплениями носили противоположн
характер: оно выше всего ставило сохранение в та
проходов через минные заграждения.

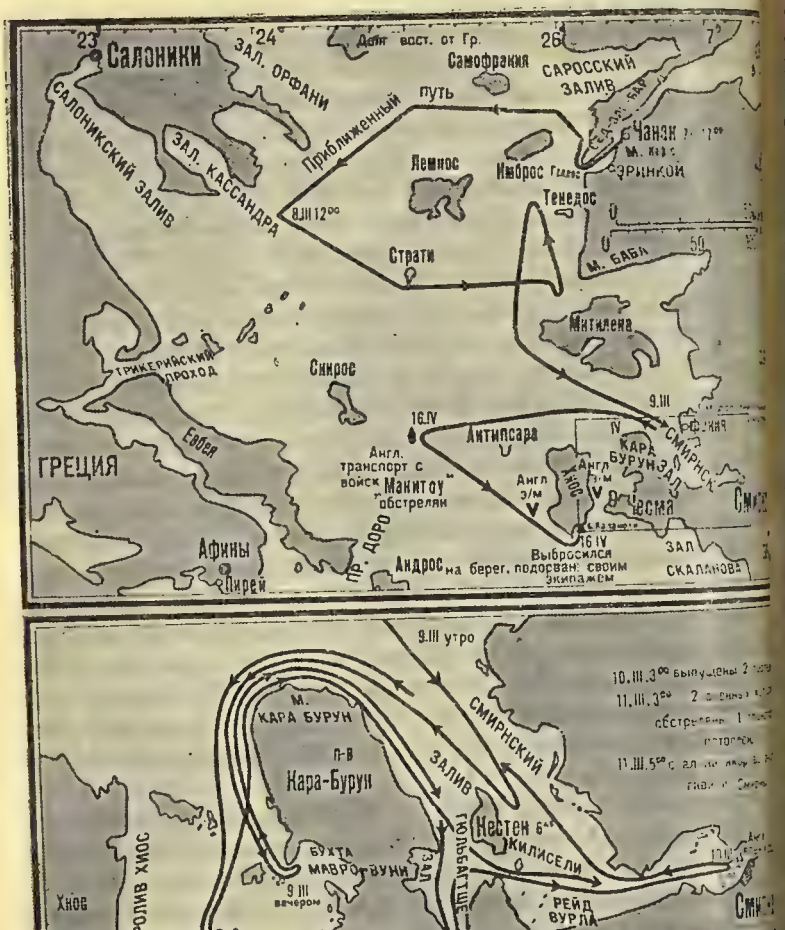
Однако, все же решено было незаметно выслать из Д
данелл миноносец для атаки англо-французских бло
рующих сил. Ввиду тесноты проходов в минных по
и навигационных трудностей прохождения через них
сильном течении для этой попытки не подходил ни о
из эскадренных миноносцев типа *Муавенет* или *Та*
Приходилось остановиться на каком-нибудь небольш
старом миноносце, незначительная мореходность и сла
вооружение которого окупали бы этот риск. Коман
флотилии назначил для этой цели миноносец *Ти*
Хиссар. Этот миноносец, построенный в 1908 г. на зав
«Канэ», имел водоизмещение всего в 97 *т* при дл
в 38 *м*, ширине в 4,4 *м* и осадке в 1,5 *м*; мощность его
шины достигала 1 900 *л. с.*, запас угля равнялся 25
скорость хода при благоприятных условиях—19 уз
вооружение состояло из двух 45-*см* торпедных аппар
(1—двухтрубный) и двух 37-*мм* орудий; прожекторов
имелось; в дополнение к турецкому личному сос
(1 офицер, 4 инженера-механика, 5 чел. строевой кома

и 6—машинной) на миноносец были командированы 6 германских торпедистов и 2 германских офицера, в том числе командир кап.-лейт. Фиркс.

Тимур-Хиссар вышел в направлении Чанака 25 февраля 1915 г. На следующий день в Чанаке командир миноносца вступил в переговоры с комендантом крепости и не без затруднений получил согласие на выход в море. 27 февраля в 17 ч. 30 м. миноносец вышел в море. При проходе мыса Кефес (на азиатском берегу) миноносец окликнули турецкие солдаты, махавшие ему платками; шум постепенно возрастал при виде того, что миноносец никак не реагирует на оклики; солдаты трубили в горны, свистели; одним словом, было очевидно, что с берега хотят сделать миноносцу важное сообщение. Последний застопорил машины, после чего турецкий командир, служивший переводчиком, сообщил, что 2 неприятельских эскадренных миноносца находятся у местечка Эренкой и что комендант крепости приказывает миноносцу повернуть назад. Это сообщение не соответствовало действительности, как это выяснилось по возвращении в Чанак, но в эту ночь выход был уже невозможен. Однако, об этой задержке не приходилось особенно сожалеть, имея в виду светлые лунные ночи при убывающем месяце. Командир использовал следующие несколько суток для ночных наблюдений с берега у форта Орхание (на азиатском побережье) за дозорной службой неприятеля.

7 марта в 17 час. *Тимур-Хиссар* вторично вышел из Чанака (черт. 3). Наступления темноты миноносец выждал у мыса Кефес и, пройдя свои минные заграждения, направился к европейскому берегу; подойдя к последнему, миноносец проследовал далее вплотную к берегу, прорвался у Сед-эль-Бара и мыса Хеллес незамеченным мимо 6 эскадренных миноносцев и 1 легкого крейсера и затем повернул к северу.

Приходилось считаться с возможностью присутствия морских сил неприятеля к югу от острова Имброс, где они могли стоять на якоре по возвращении с обстрела; поэтому было решено избежать чрезмерной близости этого острова. Описывая дугу вокруг острова, миноносец настолько близко подошел к большому кораблю, стоявшему за пере-



Черт. 3. Операции турецкого миноносца *Тимур-Хиссар* с 7 марта по 16 апреля 1915 г.

довой линией дозора, что был замечен последним, тем более что ночь была светлая. Корабль сделал опознательные и, не получив ответа, начал преследование. Миноносцу все же удалось уйти, пройдя северо-восточнее Имброса. С стороны Саросского залива последовал новый запрос опознательных; ничего не оставалось, как итти полным ходом на *W*. Атаковать неприятеля до восхода луны было уже невозможно; приходилось также принимать в расчет, что неприятельские легкие силы днем произведут обход побережья островов Самофракии, Лемноса и Страти. Поэтому было решено следующий день провести под берегом у выхода из залива Кассандра.

3 марта, в полдень, *Тимур-Хиссар* лег на курс по направлению к южному мысу острова Страти, а затем—на мыс Баба (севернее острова Митилена), рассчитывая, что столь далеко к югу вряд ли можно было встретить неприятельский дозор. Вечер был звездный и видимость довольно хорошая. Однако, когда миноносец направился к гористому берегу у мыса Баба, чтобы следовать далее под его защитой, его заметил неприятельский дозор, находившийся у самого мыса Баба. *Тимур-Хиссар* немедленно повернул на *S* и попытался скрыться от преследования, что ему не удалось: напротив, неприятельские корабли, по-видимому, легкий крейсер и 2 эскадренных миноносца, приближались. Ввиду хорошей видимости командир считал, что постепенный переход на *N*-й курс и атака с *SW* (т. е. со стороны моря) неприятельских сил у Тенедоса не имеют шансов на успех. Поэтому он решил итти в Смирну, там принять уголь и нефть и уже на следующий вечер прорваться к Тенедосу, обогнув мыс Баба, подойдя к нему с востока и следуя далее вплотную к берегу мимо южной линии дозора.

4 марта утром, выйдя в Смирнский залив, *Тимур-Хиссар* около 6 ч. 45 м. увидел к востоку от острова Килисели рыбачье судно, а немного позднее, еще глубже за ним в заливе—линейный корабль типа *Трайомф (Triumph)*, легкий крейсер типа *Уэмот* и большой пароход. Миноносец сейчас же повернул; было решено отказаться от ночной атаки у Тенедоса и использовать благоприятную обстановку в Смирнском заливе. На день миноносец встал на

якорь в небольшой бухте Мавро-Вуни, на южном по
режье полуострова Кара-Бурун. Вечером, снявши
с якоря, *Тимур-Хиссар* обошел Кара-Бурун вплотн
к берегу и направился в залив Гюльбагтше. Огибая м
на северо-восточном побережье полуострова Кара-Бур
и следуя между материком и мелкими островами, миноно
попал под ружейный обстрел турецкой пограничной ст
жи. Обыскав залив Гюльбагтше, миноносец прошел юж
острова Килисели и севернее островов рейда Вурла и
туда *S*-м курсом направился к берегу. Время от врем
в свете прожекторов из Смирны появлялся силуэт лин
ного корабля, стоявшего, повидимому, вблизи загражд
ний. Ветер свежел и скоро дошел до 6 баллов от *SS*
На маленьком корабле не было защиты от заливавших
волн, и в условиях свежей погоды было невозможно одно
человеку совмещать управление миноносцем и наблюде
за неприятелем и его поиски. От атаки пришлось бы от
заться, если бы в помощь командиру на миноносце не п
лось второго германского офицера. Наконец, около 3 ч
оказалось возможным итти в атаку на неприятельск
корабли, находившиеся, примерно, на *SW* [1]. Прожект
из Смирны очень кстати время от времени обрисовы
силуэты этих кораблей.

Командир пишет по поводу этой атаки в своем воен
дневнике следующее:

> «Выход в атаку лагом к волне был невозможен вследс
> сильной зыби, поэтому пришлось итти в атаку по волне,
> торпедный аппарат, установленный почти по траверзу.
> вый выстрел был произведен при наиболее благоприят
> условиях: угол встречи торпеды с целью составлял 90°. У
> педного аппарата находился бывший инструктор торпе
> стрельбы. Промах был невозможен. Корабль рисовался
> ромным силуэтом и отчетливо выделялся на фоне освещ
> смирнского прожектора. Даже в мирное время я никогд
> находился в более благоприятных условиях. За линей
> кораблем стоял легкий крейсер, а немного в глубине—п
> ход. Ввиду того что я считал невозможным быстро повер

[1] Повидимому, следует не *SW*, а *SO* или *Ost*; см. черт.
Прим. перев.

торпедный аппарат на другой борт для выстрела по крейсеру, я уклонился слегка влево, чтобы по крайней мере иметь возможность атаковать транспорт, который стоял по отношению к этим другим кораблям уступом на 2 румба вправо. Но благодаря исключительной работе торпедистов удалось против ожидания повернуть аппарат для выстрела. Торпеда была выпущена с дистанции в 300 *м* (1,6 каб.), но, попав в воду, торпеда уклонилась влево. Обе торпеды не были замечены с неприятельских кораблей».

Несколько дней спустя обе торпеды были прибиты к берегу и подобраны турками.

После этой, к сожалению, бесплодной атаки положение миноносца стало довольно сложным. Погода еще ухудшилась. Правда, после атаки итти приходилось почти по волне, так что можно было бы не убавлять хода, но тем труднее было править. Тем не менее удалось уйти от преследования крейсера, который лишь после выстрела открыл свой прожектор. Запас угля и нефти шел к концу. Заход в Смирну был невозможен: пришлось бы идти против волны, и расположение минных заграждений было неизвестно. Поэтому командир решил поискать спокойного якорного места и раздобыть топливо. Ближайшим портом была Чесма, которой благополучно достигли 10 марта в 10 час. Здесь миноносец был радушно встречен. Местное начальство получило указание из Смирны в случае захода миноносца оказать ему необходимую помощь. Уголь был истрачен до последней тонны, масло пришло к концу. С лихорадочной поспешностью на корабль доставлялись уголь, масло и провиант. Уголь, содержавший большую примесь сланца, был почти непригоден для миноносца, масло оказалось оливковым. Но личный состав примирился бы и с худшим топливом, настолько велико было разочарование в упущенном успехе. Население было очень предупредительно в отношении команды. Дары сыпались в изобилии—мешки изюма, апельсины, яйца, вино и т. п. Считаясь с возможностью преследования со стороны неприятеля, местное начальство организовало наблюдательные посты. Впервые выполняя подобную службу, часовые видели в каждом проходящем судне военный корабль и больше нарушали спокойствие, чем способствовали ему.

Вечером *Тимур-Хиссар* снова вышел в море, готовя
к атаке последней торпедой. Ветер от *S* дул с силою 5–
баллов. Ночь была совершенно черная, и плавание впл
ную к берегу между островами почти невозможно; прох
удался только потому, что тот же путь уже раз был прой
вечером при лучшей видимости. Найти неприятеля бы
гораздо труднее, чем накануне вечером; прожектор
Смирны включался гораздо реже. В конце концов в
правлении приближенно на *S* были усмотрены крей
и пароход, который, по сведениям, полученным в Чес
был авиатранспортом. После полуночи ветер немного с
Когда около 2 ч. 45 м. миноносец пошел в атаку на кр
сер, то в 50 *м* справа был неожиданно усмотрен сторо
вой корабль, стоявший носом к берегу; еще правее по
зался второй сторожевой корабль. Очень осторожно ми
носец повернул влево под носом стоявшего рядом кораб
но вследствие этого поворота атака на крейсер не удала

Пришлось избрать целью пароход; авиатранспо
являлся все же неплохим объектом для атаки. Торп
была выпущена с дистанции в 300 *м*. На авиатранспор
за его фок-мачтой был замечен небольшой взрыв. Но
английских кораблях ничто не шелохнулось, так что д
отхода миноносцу не пришлось даже увеличивать х
Только на полпути к Смирне миноносец был вызван с
приятельских кораблей клотиком. Прорыв под самым
регом удался, и 11 марта в 5 час. миноносец вошел
внутреннюю гавань Смирны. Благодаря самоотв
женной ночной работе германских кочегаров миноно
шел без дыма, несмотря на отвратительное качество уг

В Смирне миноносец снова явился центром вниман
и дары снова сыпались в изобилии и собирались цел
кучами на маленьком корабле. Появление миноносца
бавило город от большого бедствия. Английские кора
уже на следующее утро прекратили обстрел укрепле
и в полдень 11 марта окончательно исчезли. Поврежден
пароход был уведен с сильным креном. Население, ст
давшее от постоянных обстрелов, вздохнуло спокойн
магазины открылись, и каждый занялся своим дел
Подданные враждебных государств, которые свобо
разгуливали по Смирне, и греки, которые не были доб

желательны к туркам, распускали слухи, что миноносец пришел не с моря, а был где-то спрятан и теперь извлечен напоказ. Командир и личный состав не спорили с этим мнением; они спокойно предоставляли разрастаться убеждению, что если в Эгейском море вообще и были выпущены торпеды, то не с маленького, невзрачного миноносца, а, конечно, с подводной лодки.

Миноносец получил по железной дороге из Константинополя торпеды и масло и подготовился ко второй операции. 22 марта *Тимур-Хиссар* вышел из Смирны. Во время плавания выяснилось, что принятый уголь совершенно непригоден, и операцию пришлось прервать. На обратном пути миноносец слегка задел за грунт и повредил винт, так что в Смирне ему пришлось стать в док. Взамен плохого угля *Тимур-Хиссар* получил в Смирне 50 *т* английского. Выход в море откладывался до середины апреля.

15 апреля вечером *Тимур-Хиссар* вышел из Смирны и, направляясь севернее Хиоса, незамеченный неприятелем, вышел в открытое море. 16 апреля около 9 час., находясь в 15 милях на *SO* от острова Скироса, миноносец заметил 2 судна, шедшие с юга курсом *N*: одно из них оказалось большим пароходом с одной трубой и 4 мачтами; другое имело вид военного корабля с 2 трубами и 2 мачтами. Вскоре на пароходе был замечен английский торговый флаг. *Тимур-Хиссар* поднял сигнал: «застопорить машины», одновременно показав турецкий флаг. Пароход тотчас же выполнил приказание, а миноносец застопорил машины и удерживался в расстоянии около 400 *м* (2,2 каб.) на левом траверзе парохода. На втором корабле развевался английский военный флаг. Остановленный пароход имел обозначение *B-12*, и на нем находились сухопутные войска. Командир передал по-английски в рупор армейским и морским офицерам, находившимся на мостике, приказание в течение 10 минут покинуть пароход, повторив это приказание несколько раз. Однако, англичане его не выполнили.

Маленький миноносец находился в довольно критическом положении. За это время он сблизился с пароходами на расстояние, меньшее, чем 60 *м* (0,3 каб.); многочисленная команда парохода каждую секунду могла открыть уничто-

жающий ружейный огонь по миноносцу. Кроме то
второе судно приближалось полным ходом, и в северн
части горизонта в направлении Лемноса появилось
сколько подозрительных дымов. Дольше медлить бы
нельзя. Командир сделал поворот и с дистанции в 350
приказал выпустить по пароходу поочередно обе торпе
Судно под военным флагом, повидимому, вспомогате
ный крейсер, удалялось в направлении дымов, появ
шихся на севере. Результатов попадания торпед не бы
замечено: не было ни взрыва, ни какого-либо повреждени
Тем не менее на судне вспыхнула паника. Бóльшая час
солдат спешно покинула неподвижно стоявший парох
одни на переполненных спасательных шлюпках, дру
с помощью спасательных приспособлений. Даже чер
значительный промежуток времени после выстрела с ми
носца можно было видеть, как люди бросают за борт и
вучие предметы и сами бросаются вслед за ними или с
скаются по шлюпочным талям. Все это создавало впеч
ление, что одна из торпед попала, не причинив, однак
больших повреждений.

Согласно официальным сообщениям английского ад
ралтейства, это был транспорт *Манитту (Manitou)*;
атаке утонуло 100 английских солдат. Пароход не б
поврежден. Надо предполагать, что английское конв
рующее судно было невооружено, иначе его поведение
отношению к миноносцу совершенно необъяснимо,
необъяснимо и то, что он предоставил беззащитный тра
порт своей судьбе. Во всяком случае успех миноно
был неполным не по вине английского спутника. Пос
пенно можно было определить, что замеченные на сев
дымы принадлежали приближавшимся военным корабл
вероятно, крейсерам и эскадренным миноносцам.

Несомненно, миноносцу *Тимур-Хиссар* давно было п
повернуть в обратный путь. Командир вполне сознав
что любой корабль был сильнее маленького миноно
тем более что и скорость его хода была невелика. В тече
часа он мог развивать 18,5 узла, а потом еще в тече
нескольких часов 15 узлов. Командир, однако, счи
что миноносец имеет еще возможность потопить паро
Ввиду того что *Тимур-Хиссар* не имел исправных ору

а из-за большого количества солдат на пароходе он не мог послать на него подрывную партию, ничего другого не оставалось, как выпустить в него последнюю имевшуюся торпеду. Торпеда не входила в снабжение миноносца и была взята на всякий случай. Работа по ее изготовлению к выстрелу при ограниченности помещения и отсутствии необходимых приспособлений отняла много времени. Наконец, около 10 ч. 45 м. с дистанции 400 *м* торпеда была выпущена по пароходу; но и на этот раз не было никаких видимых или слышимых результатов. Напротив, на пароходе заработали машины.

Головной из двух неприятельских преследователей, повидимому, эскадренный миноносец, сблизился на 2—3 мили. *Тимур-Хиссар* лег на курс *SO* и полным ходом направился к турецким берегам. Первоначально расстояние между ним и неприятелем уменьшалось очень медленно. Около 15 час. *Тимур-Хиссар* обогнул южную оконечность острова Хиос; головной из преследующих кораблей сблизился на 3—4 *км* (17—22 каб.). Миноносец надеялся проскочить через узкость между материком и островом Хиос, расположенную южнее Чесмы, прежде чем блокадные силы, устремившиеся, повидимому, из Смирны, преградят ему путь. Командир приказал приготовить все к уничтожению миноносца у турецких берегов и к высадке личного состава со всем имевшимся оружием на берег. Для облегчения корабля все лишние материалы, уголь, бочки с маслом и другие тяжелые предметы были брошены за борт.

В этот критический момент машина, которая уже неоднократно отказывалась служить, сдала совсем. Миноносец мог итти только 12-узловым ходом. В это время в узкости между турецким берегом и Хиосом показался еще эскадренный миноносец, шедший полным ходом; оба преследующие корабля тем временем обогнули южный мыс острова, и головной находился уже только в 2 *км* (11 каб.) от миноносца. Прорваться к турецкому берегу было уже невозможно. Желая использовать последнюю возможность, командир решил остаться в нейтральной зоне у Хиоса. Чтобы у неприятеля не возникло никаких сомнений относительно нахождения миноносца за нейтральной границей, командир намеревался стать на якорь как можно ближе

к берегу в бухте южнее бухты Каламати и до наступлени
темноты привести миноносец в порядок. В тот момент, ког
Тимур-Хиссар с рулем, положенным влево, поверну
к берегу, ближайший эскадренный миноносец тоже нач
поворачивать, собираясь открыть огонь. Было очевидн
что он не собирается церемониться с нейтральностью гр
ческих территориальных вод. Ничего другого не остав
лось, как уничтожить совершенно беззащитный мин
носец и высадить личный состав на нейтральный бер
Оба орудия были выброшены за борт, корабль приткну
к берегу, машинное отделение было взорвано. Коман
получила приказание покинуть миноносец, турки—в пе
вую очередь. Все проходило в полном порядке под огн
неприятеля. Последний продолжал обстрел, когда мин
носец давно уже был на мели, поэтому некоторые снаря
попали на пляж греческого острова и на находящий
за ним откос. Несмотря на очень незначительную дист
цию, миноносец, представлявший собою неподвижну
цель, попаданий не получил. Убедившись, что коман
покинула миноносец, эскадренный миноносец удалил
но вскоре вернулся снова в сопровождении двух друг
кораблей. С севера приближался легкий крейсер. Офице
и команда неприятельского эскадренного миноносца во
шли на борт *Тимур-Хиссара*, выгрузили с него из кор
вого помещения все находившееся здесь личное офиц
ское имущество и вывезли его на своих шлюпках. За
неприятель подорвал корму миноносца. Экипаж минонос
состоявший из 34 чел., был гостеприимно принят греческ
населением и интернирован греческим правительств

Редко в военное время миноносцу бывает сужде
столько раз занимать благоприятное для атаки положени
редко неудачу можно в столь значительной степени об
яснить недостатками материальной части. Вся операц
является доказательством того, что постоянными упра
нениями можно удержать уровень боевой подготовки л
ного состава на должной высоте, а также, что и материа
ную часть можно довести до необходимого состояния боев
готовности, только постоянно используя ее в целях о
чения личного состава.

РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ

БОРЬБА ЗА ДАРДАНЕЛЛЫ

Глава XII

НАЧАЛО БОРЬБЫ ЗА ДАРДАНЕЛЛЫ. УЧАСТИЕ МОРСКИХ СИЛ. ПОТОПЛЕНИЕ АНГЛИЙСКОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ *AE-2* МИНОНОСЦЕМ *СУЛТАН-ХИССАР*[1]

Английский и французский десант на Галлипольском полуострове. Гибель подводной лодки *E-15*. Неприятельские подводные лодки в Мраморном море. Меры противодействия. Стрельба турецких линейных кораблей по невидимой с них цели. Опасность для кораблей со стороны подводных лодок. *Султан-Хиссар* топит подводную лодку *AE-2*. Образование пулеметного отряда, укомплектованного морским личным составом. Участие в боях южной группы. Отряд вновь сформирован. Августовское наступление.

В апреле 1915 г. неприятель стянул к Дарданеллам значительные морские силы, и его корабли усиленно обстреливали укрепления и гаубичные батареи. Все указывало на решимость англичан и французов принять чрезвычайные меры, чтобы добиться открытия проливов. Проливы являлись той коммуникацией, с помощью которой можно было снабжать союзную Россию боевыми запасами и получать от нее необходимый хлеб. Падение Дарданелл означало бы поражение Турции, а в дальней-

[1] Английская версия операций у Дарданелл изложена в книге Ю. Корбетта, Операции английского флота в мировую войну, т. II (перевод М. Л. Бертенсона).—Ред.

шем—Германии и Австрии. Балканские государства-
Болгария, на присоединение которой к Турции можно бы
рассчитывать, и ненадежная Румыния,—вероятно, тоже
же перешли бы в лагерь противников. Необходимо бы
всеми средствами укрепить оборону и сделать все, чтоб
воспрепятствовать прорыву неприятеля; проведение это
в жизнь явилось невероятно трудным для турецкого коман
дования. 25 апреля англичане и французы высадили
южном мысу полуострова Галлиполи у Сед-эль-Бара,
азиатском берегу у Кум-Кале и в Саросском проли
у Габа-Тепе большое количество лучших войск (карта 1
Высадка обеспечивалась военными кораблями всех кла
сов, от миноносцев до новейших дредноутов. Все совр
менные средства в неограниченном количестве находили
в распоряжении неприятеля; доставка с родины про
водилась морским путем с полной безопасностью. Боевы
припасы имелись в неограниченном количестве. Все сре
ства, необходимые для ведения войны, как то: колюч
проволока, мешки для песка, гофрированное железо,
ставлялись непрерывно. К этому надо прибавить безу
ризненное снабжение солдат одеждой и оружием, отличн
питание, к которому привыкли англичане, прекрасн
госпитальное снаряжение. Совсем иначе обстояло де
на стороне турок. Недостаток орудий, постоянный в
шающий опасение недохват боевого запаса, отсутств
вспомогательных средств для современных военных де
ствий, простое, а часто и скудное питание, бедное инди
дуальное снаряжение. Острее всего стоял вопрос с тра
портом. Между Константинополем и Галлиполи не сущ
ствовало железнодорожного сообщения; дорог, прит
ных для сухопутного транспорта, тоже не имелось. Д
торговли и обеспечения мелких прибрежных населени
пунктов испокон веков служил морской путь через Мра
ное море; постройка дорог, не говоря уже о железных до
гах, не могла бы окупиться. И теперь, во время мощ
борьбы на Галлиполи, все приходилось доставлять м
ским путем. Но самым угрожающим являлся недостат
военного снабжения всех родов в Константинополе и в Т
ции вообще. Питание боевыми припасами представл
серьезнейший вопрос. При почти полном отсутствии п

мышленности представлялось невозможным перевести наличные заводы на военное производство. Производительность немногих заводов, изготовлявших боевые припасы, была поднята на возможно высокую ступень благодаря трудам германских специалистов. Борьба за проливы ставила перед флотом разносторонние задачи и требования. Турецкая армия нуждалась в поддержке отдельными частями флота; кроме того, на флот падала дозорная служба в Дарданеллах, обеспечение важных военных перевозок в Мраморном море, борьба с проникшими туда неприятельскими подводными лодками, использование собственных подводных лодок.

В то же время господство на Черном море не должно было достаться русским без боя; прежде всего нужно было обеспечить здесь доставку угля. Нехватка в угле повлекла бы за собой остановку морского транспорта и прекращение изготовления боевых припасов, а значит, и конец борьбы за Дарданеллы.

Одновременно с подготовительными действиями для высадки на Галлиполи неприятельские подводные лодки старались проникнуть в Дарданеллы и, преодолев минные заграждения, препятствовать судоходству в Мраморном море, а по возможности, и вовсе прекратить последнее. 17 апреля английская подводная лодка *E-15* проникла в пролив, но вследствие ошибки в счислении всплыла у мыса Кефес, где и была потоплена турецкими батареями. Предварительные попытки германских корабельных инженеров по подъему подводной лодки не увенчались успехом, ввиду того что в ночь на 21 апреля другой английской подводной лодке удалось выпустить в *E-15* торпеду и окончательно уничтожить ее. С погибшей лодки немцы сняли лишь головную и хвостовую части одной торпеды.

18 апреля в Дарданеллах снова была обнаружена и обстреляна неприятельская подводная лодка. Обратный выход этой лодки не был замечен, ввиду чего приходилось считаться с возможностью ее прорыва. Однако, лишь 25 апреля, в день неприятельского десанта в Галлиполи, линейный корабль *Торгут* донес о проходе подводной лодки в узкости Нагара, а 27 апреля линейный корабль *Хай-*

реддин-Барбаросса был ею безуспешно атакован. В тот
день *Торгут* сообщил, что он трижды был атакован ан
глийской подводной лодкой. Морское командование пол
чило следующую телеграмму из Дарданелл:

«Прорвавшиеся подводные лодки угрожают транспор
и вместе с тем операциям; держатся в Дарданеллах; н
людение и борьба возможны только миноносцами; наст
тельно просим о присылке миноносцев. Уведом».

Ответ гласил:

«Все действующие миноносцы с командующим флотил
немедленно идут в Галлиполи. Сушон».

В тот же день после полудня командующий флотили
вышел в Дарданеллы на эскадренном миноносце *Гайр*
в сопровождении 5 небольших миноносцев и минно
крейсера *Пейк*. С учетом многочисленных зада
возложенных на флотилию, был выработан план,
мере возможности регулирующий распределение ми
носцев для выполнения различных заданий. Независи
от участия в операциях на Черном море деятельность фл
тилии охватывала следующие области: охота за непри
тельскими подводными лодками на Мраморном мор
усиление дозорной службы в Дарданеллах, конвоиро
ние транспортов и охранение линейных кораблей во вре
походов в Дарданеллы и обратно и во время нахожден
их на позициях для обстрела берега. Для выполнения эт
заданий в распоряжении имелись минный крейсер *Пе*
8 больших и 9 малых миноносцев. В самой флотилии ро
были распределены следующим образом: эскадренные м
ноносцы типа «Шихау» имели задачею обеспечивать пе
ход транспортов из Константинополя до города Галлипо
большие эскадренные миноносцы, построенные во Фр
ции,—обеспечивать дальнейший путь до места назначен
остальные малые миноносцы должны были быть испо
зованы для усиления дозорной службы у Нагары и у вн
реннего входа. Во время своего пребывания в Дардан
лах они были подчинены генерал-губернатору проли
После выпадения порта Галлиполи в качестве промежут
ной базы все эскадренные миноносцы получили о
и то же задание: при следовании обратно в Константи

пель и при отсутствии необходимости сопровождать транспорты с ранеными или пароходы без груза эскадренные миноносцы были обязаны обыскивать все бухточки азиатского и европейского побережий Мраморного моря. На острове Паша-Лиман в Мраморном море была организована база противолодочного сторожевого отряда. Этот отряд состоял из нескольких эскадренных миноносцев,— число которых колебалось в зависимости от задач,—и 3 вооруженных пароходов, принадлежавших табачному тресту. Эти корабли находились в полной готовности в ближайшем соседстве от района, которому грозила опасность, чтобы в соответствии с получаемыми донесениями начать преследование неприятеля. Позднее опорный пункт попеременно переносился в Палатию на острове Мармора, Гайдар-Пашу и снова на остров Паша-Лиман, смотря по тому, какому району деятельность неприятеля более угрожала. Рука об руку с этим противолодочным отрядом продолжала свою работу служба наблюдения и связи, необходимость которой выяснилась тотчас же, но которая налаживалась только постепенно. В мае на островах и на побережье Мраморного моря были организованы наблюдательные пункты. Донесения о действиях и курсах противника передавались по телефону или телеграфу в Константинополь или оптическими сигналами стоявшим поблизости сторожевым кораблям. Громадное протяжение береговой черты не давало возможности использовать для службы наблюдения и связи исключительно моряков; пришлось привлечь для этой службы около 1 000 турецких жандармов и солдат. Основное ядро личного состава службы наблюдения и связи составляли 4 турецких морских офицера и 15 матросов, работавших на островах Мраморного моря под командой турецкого лейтенанта, который в свою очередь находился в тесной связи с командиром противолодочного сторожевого отряда. При получении донесений о появлении подводной лодки радиограмма передавалась дальше на все корабли, и свободные от конвойной службы эскадренные миноносцы отправлялись в указанный район. Часто эти сведения возбуждали напрасные надежды. Неопытный личный состав постов принимал подводные лодки, беспечно крейсерующие невдалеке от бе-

рега, за поврежденные и неспособные погружаться. В дальнейшем ходе событий много недоразумений происходило вследствие трудности для не-моряков отличать германские подводные лодки, действовавшие в Мраморном море, от неприятельских, поднимавших турецкие флаги. Розданные морским командованием изображения и описания германских подводных лодок с их отличиями мало помогали делу. Ясность и достоверность получавшихся донесений часто страдали под влиянием богатой фантазии детей Востока. К этому прибавлялось еще запаздывание донесений, так что флоту было очень трудно с успехом использовать для противодействия противнику свои скудные и чрезмерно перегруженные силы.

Конвойная служба флотилии также неоднократно терпела затруднения. Отправляемые на фронт войска, в особенности прибывшие из Малой Азии к конечному пункту анатолийской железной дороги Гайдар-Паша, а также оружие и продовольствие под давлением требований 5-й армии грузились на транспорты и отправлялись по мере готовности последних, не считаясь с наличием достаточного числа конвойных кораблей. Выполнение простой и ясной инструкции—образовывать из пароходов караван с достаточным конвоем, не гоняясь за немедленной отправкой,—оказывалось невозможным, принимая во внимание отсутствие укрытия и обороны в пунктах выгрузки и недостаточность их разгрузочных средств. Всякое скопление транспортов вблизи фронта влекло за собой и обстрел, стрельбу по невидимой с кораблей цели со стороны неприятеля и атаки со стороны неприятельских подводных лодок.

В первые месяцы в Мраморное море почти ежедневно выходили по направлению к Дарданеллам один или несколько пароходов или буксиров с баржами, причем естественным следствием спешной погрузки была невозможность во-время дать знать флоту о количестве и сорте грузов, отправляемых на транспортах. Случалось, что пароходы отправлялись на свой риск, без всякой защиты от подводных лодок. Отправка обычно запаздывала, и эскадренные миноносцы напрасно тратили уголь. Между 26 и 29 апреля одна турецкая дивизия была перевезена

на фронт под конвоем эскадренных миноносцев *Муавенет*, *Ядигар* и *Гайрет* и успешно обеспечена от атак подводных лодок. В последующие недели число конвоирующих кораблей было понижено вследствие другого назначения эскадренных миноносцев; так, например, 5 мая один только минный крейсер *Пейк* сопровождал 3 больших парохода, а 12 мая—4. Скорость хода транспортов обычно не превышала 6—7 узлов; трудности сигнальной службы и передачи приказаний при неопытности личного состава были велики; правила уклонения торговых судов от атак подводных лодок почти никогда не соблюдались из-за возникавшей паники. Все это показывает убожество имевшей место организации морских перевозок. Сухопутное начальство выказывало крайнюю бестолковость в этом вопросе, предъявляя преувеличенные требования и нарушая необходимую согласованность в работе.

Как уже упоминалось выше, материальная часть флотилии эскадренных миноносцев находилась в довольно скверном состоянии. Однако, благодаря неутомимой энергии старшего инженер-механика флотилии в момент предъявления таких высоких требований к эскадренным миноносцам последние почти в полном составе были всегда готовы к использованию. Но со временем большая нагрузка старых котлов и машин приводила к постоянным повреждениям, ввиду чего степень готовности эскадренных миноносцев не оставалась постоянной. Поэтому при разнородности возлагавшихся на флотилию задач часто бывало невозможным выполнить все требования. Положение затруднялось еще тем, что наиболее боеспособные эскадренные миноносцы типа «Шихау» имели только ограниченный район действия, район же операций находился в 100 милях от их базы (Стения на Босфоре); поэтому эти эскадренные миноносцы могли находиться в море не дольше нескольких дней, а затем должны были возвращаться в Босфор за пополнением топлива. Запасы топлива, имевшиеся в Дарданеллах, с трудом покрывали потребность местных предприятий и кораблей. Организация угольных складов в районе операций, что имело бы огромное значение для ведения войны, была невозможна из-за общего недостатка угля, позволявшего накапливать запасы его

лишь в одном центральном складе для всего флота. В п
просе борьбы с подводными лодками первоочередную ва
ность имело артиллерийское вооружение миноносц
Большие эскадренные миноносцы имели орудия достат
ного калибра, зато малые миноносцы в отношении даль
бойности и действительности огня артиллерии значитель
уступали подводным лодкам. Турецкие комендоры е
не доросли до требований, предъявлявшихся противо
дочной борьбой, при которой необходима быстрая пристр
ка по малой цели, видимой обычно лишь на короткий пр
межуток времени. Волнение и беспокойство при появлен
мало известного и обычно переоцениваемого противн
еще более снижали достижения. Снабдить все миноно
германскими комендорами было невозможно; впроч
последние тоже не были знакомы с противолодочн
борьбой. От планового обучения комендоров прихо
лось отказываться из-за недостатка угля и множест
боевых заданий. Противолодочных бомб еще не су
ствовало.

Описанные в предыдущей главе мероприятия для стре
бы линейных кораблей по невидимой с них цели бы
только что проведены в жизнь, как последовал дер
англичан в Габа-Тепе. Линейный корабль *Торгут-Р*
находился 24 апреля в Дарданеллах и имел возможно
открыть огонь по 2 легким крейсерам, которые взяли
обстрел турецкие пехотные позиции у Габа-Тепе. К сож
лению, телефонная связь оказалась прерванной, а сиг
гелиографом отнимала так много времени и была так сл
на, что видимых результатов не было достигнуто.

25 апреля было получено донесение об откры
противником сильного огня из тяжелых орудий по той
позиции, что и накануне. *Торгут*, который провел н
в Килии, тотчас же снялся с якоря, чтобы занять св
позицию у Шамкалесси. Пока он был занят перемен
места, сторожевые корабли в Чанаке и внутренние фо
открыли оживленный огонь по неприятельской подвод
лодке, а вслед за этим вплотную у борта *Торгута* о
обнаружен след торпеды. Таким образом, проникнове
лодки было с несомненностью установлено. *Торгут* об
печил себя на своем якорном месте пришвартовани

к своему борту специального «защитного» парохода (Schutzdampfer).

С наблюдательного пункта открывалось необычайное зрелище. Около 30 транспортов, 12 больших военных кораблей, несколько крейсеров и эскадренных миноносцев стояли вплотную к побережью; бесчисленные шлюпки шли с войсками от кораблей в направлении Ари-Бурну для высадки десанта. Корабли стреляли из всех орудий. В долинах и на высотах были видны непрерывные разрывы снарядов, не прекращающийся грохот орудий оглашал всю местность. Миноносец, подходивший к борту *Торгута*, порвал телефонный кабель, ввиду чего, к сожалению, приходилось поддерживать связь с наблюдательным пунктом помощью гелиографа. Тем не менее всплески 280-*мм* снарядов *Торгута* вскоре стали ложиться очень близко к тесно сосредоточенному неприятельскому флоту. Старший артиллерист крейсера *Бреслау*, находившийся на береговом наблюдательном пункте, сообщает по этому поводу:

«Следующий выстрел дал попадание в английский линейный корабль *Трайомф*; я еще немного изменил направление, чтобы достигнуть попаданий в самую гущу кораблей. Следующий залп лег хорошо, я передал, чтобы развили наибольшую скорострельность, на которую только способны старые орудия *Торгута*; сразу же достигаем четырех попаданий в транспорты и линейные корабли. Тем временем в 100 *м* от нас—попадание в берег. Повидимому, метят в нас, но пока еще неопасно. Вслед затем недолет в 50 *м*. Я приказываю моей команде, в случае, если противник пристреляется, отойти на обратный скат. В это время—третий недолет в 10 *м*. Все бросаются на землю и ждут, чтобы осколки перелетели через них, а затем бегом спускаются по скату. Залп с *Торгута* находится еще в пути, необходимо отметить его падение. Я выбегаю вперед вместе с артиллерийским унтерофицером. Прямо перед нами, меньше чем в 5 *м*, разрывается снаряд. Но нам удается заметить результаты залпа *Торгута*. Он пристрелялся. Теперь можно управлять стрельбой из укрытого оврага».

Попытки снова войти в связь с *Торгутом* не смогли увенчаться успехом, ввиду того что корабль покинул свое

якорное место. Одновременно с обстрелом наблюдате
ного пункта был обстрелян и *Торгут* из 305-*мм* орудий
«Защитный» пароход получил попадание. *Торгуту* пр
шлось отклепать якорный канат, чтобы покинуть опасн
зону. Точность ответного обстрела *Торгута* неприятел
следует отнести за счет наблюдений с привязного аэр
стата, поднявшегося со специального транспорта; аэрост
находясь вне досягаемости тяжелой артиллерии лин
ного корабля, мог спокойно производить наблюдени
Ввиду того что турецкая оборона имела в своем распо
жении весьма ограниченное число самолетов, с этой мер
неприятеля в данный момент нельзя было бороться.

26 апреля рано утром на позицию для стрельбы подо
линейный корабль *Барбаросса*. Однако, попытки об
линейных кораблей открыть в этот день огонь были
удачны, ввиду того что противник тотчас же отве
из 305-*мм* орудий.

27 апреля, когда оба корабля вели оживленную стрель
на *Барбароссе* оторвалась часть тела правого 280-
орудия в средней башне, не причинив, однако, поврежде
кораблю. Только несколько человек прислуги в ба
получили легкие ранения. Теперь для стрельбы оба
рабля не становились на якорь, а держались на ме
с помощью переменных ходов машин. При таких бл
приятных для неприятеля обстоятельствах около 6
неприятельская подводная лодка произвела выстрел т
педою по *Барбароссе*. Но торпеда прошла мимо и б
прибита к берегу, не взорвавшись. *Торгут* получил при
зание вернуться в Константинополь для пополнения за
сов. Командующий флотом отдал распоряжение, чт
в Дарданеллах не находилось больше одного линей
корабля, принимая во внимание, что из-за узкого фар
тера оба корабля не могли одновременно найти применен
а только напрасно подвергались опасности атак со стор
подводных лодок.

В полдень 27 апреля в Дарданеллы вошли 6 транспор
с войсками, высадка которых на берег началась тотчас
Когда высадка была в полном ходу, английский линей
корабль *Куин Элизабет* открыл огонь из 380-*мм* ору
по тесно сплотившимся, переполненным транспор

стрельба велась линейным кораблем по невидимой с него цели. Транспорты тотчас же снялись с якоря, и все благополучно вышли из опасной зоны, кроме одного, который, получив попадание 380-*мм* снарядом, затонул. Это был единственный пароход, уже закончивший высадку, так что потерь в людях не произошло.

Ген. Лиман-ф.-Зандерс отправился в Галлиполи на линейном корабле *Торгут*. Когда корабль прошел узкость у Нагары, с него были усмотрены три торпедных следа. Таким образом, оба линейных корабля длительно подвергались серьезной опасности со стороны подводных лодок. Приходится приписать лишь счастливому случаю, что ни ранее, ни позднее неприятелю не удалось достичь попаданий в них, когда они или стояли на месте для стрельбы по невидимой цели, или малым ходом маневрировали в узкостях. Редкие дни линейные корабли не подвергались атакам подводных лодок. Причины промахов последних остаются неизвестными: их следует объяснить либо недостаточной практикой в торпедной стрельбе, либо сильным течением. Во всяком случае оба линейных корабля во время пребывания в проливах день и ночь находились в состоянии полной боевой готовности. Из-за недостатка в миноносцах они не имели противолодочного охранения во время их нахождения на позициях для стрельбы или во время маневрирования; так называемые «защитные» пароходы нельзя было использовать днем, ввиду того что линейные корабли в светлое время более не решались стрелять, стоя на якоре. Укрытие за пароходами в ночное время имело скорее моральное, нежели практическое значение. Энергичный командир подводной лодки и при такой обстановке, несомненно, достиг бы своей цели. Позднее, когда отсутствовал линейный корабль, в «защитный» пароход была пущена торпеда; пароход затонул, и, таким образом, линейные корабли лишились и этой защиты от подводных лодок. Неприятелем ответный огонь по невидимой для него цели производился при помощи корректировки с привязного аэростата и был настолько точен, что пристрелка достигалась после нескольких выстрелов. Со временем опыт показал, что после первого залпа, ложившегося обычно перелетом в несколько сотен метров,

корабль мог выждать еще два залпа, все более прибл
жавшихся к его месту; но затем необходимо было полни
ходом уходить с позиции, так как следующий залп л
жился там, где только что находился корабль. Положени
несколько улучшилось после снятия на линейных кораблях
высоких стенег для радиоантенн и салингов. После это
они становились заметными для противника лишь п
открытии ими огня.

Ввиду хороших результатов стрельбы по невидим
с кораблей цели командующий флотом намеревался взя
неприятеля под огонь дальнобойных орудий *Гебен*
2 мая в 7 ч. 30 м. он вышел в Дарданеллы, предполага
на рассвете внезапно начать обстрел и вернуться назад
прежде чем неприятель, корректируя свою стрельбу с аэр
стата, успеет пристреляться. Вскоре по выходе из Ко
стантинополя *Гебен* получил от адм. Уздедома сообщени
что из-за присутствия неприятельского аэростата обычны
приемы стрельбы необходимо заменить другими, требу
щими еще проверки. Сушон отказался от операции и ве
нулся на *Гебене* обратно в Босфор. Ввиду большой длин
Гебена им было труднее управлять в узкостях с сильны
течением, и он представлял собою лучшую цель для пр
тивника, нежели более короткие линейные корабли, 280-
орудия которых являлись вполне удовлетворительны
на данных дистанциях. 3 мая *Барбаросса* достиг хорош
результатов: английский линейный корабль *Суифтш*
получил тяжелое попадание, а один транспорт затону

Во время «охоты» за неприятельскими подводными ло
ками 29 апреля у южного выхода из Мраморного мо
в эскадренный миноносец *Муавенет* были выпущены б
результатно три торпеды; позднее произошла еще б
результатная перестрелка между миноносцем и подвод
лодкой. 30 апреля маленький миноносец *Султан-Хисс*
входивший в состав противолодочного отряда, напр
вался вернуться в Босфор. За исключением одного не
(старшины торпедиста), весь личный состав состоял
турок (в том числе и командир). При проходе через зал
Артаки около 8 час. в утреннем тумане миноносец замет
судно, в котором опознал неприятельскую подводн
лодку. При приближении к ней миноносца она погрузила

Турецкий командир надеялся, что упорным ожиданием он добьется появления противника, и поэтому кружил на месте погружения. Он не обманулся в своих ожиданиях: около 9 час. был замечен перископ, по которому миноносец тотчас же открыл огонь. Вооружение миноносца состояло всего лишь из 37-*мм* орудий. Казалось, что один из снарядов попал в перископ, и теперь *Султан-Хиссар* выжидал случая потопить неприятеля. Вскоре перископ вновь показался, и подводная лодка выпустила в *Султан-Хиссар* торпеду, от которой последний легко уклонился; вскоре затем была выпущена вторая торпеда, тоже не попавшая в цель. Внезапно в 9 ч. 40 м. подводная лодка всплыла и была обстреляна беглым огнем из 37-*мм* орудий; в результате лодка получила несколько попаданий в носовую часть. Командир миноносца приказал стрелять даже из винтовок. В увлечении миноносец выпустил две торпеды, прошедшие, однако, мимо цели. Подводная лодка снова погрузилась. Предполагая, что 37-*мм* снаряды не смогут окончательно потопить лодку, командир решил при следующем ее появлении на поверхности таранить ее. В 10 ч. 30 м. подводная лодка опять всплыла: *Султан-Хиссар* устремился на нее, ведя сильный огонь, с намерением протаранить ее в корму. Но до этого дело не дошло: личный состав подводной лодки, выйдя через рубку, поднял белый флаг. Лодка начала тонуть, и ее экипаж—3 офицера и 29 человек команды—был взят на миноносец в качестве пленных. Это была подводная лодка *AE-2*, водоизмещением 800 *т*, построенная для австралийского флота. Согласно показаниям пленных, она имела приказание атаковать линейные корабли, стрелявшие по невидимой цели, а также транспорты, а затем ждать в районе операций прорыва английского флота. Результатов подводная лодка не достигла; она безуспешно стреляла 27 апреля по линейному кораблю *Барбаросса* и 29 апреля—по 3 транспортам, находившимся под охраной сторожевых кораблей. 30 апреля на лодке были обнаружены повреждение привода горизонтальных рулей и неисправности в системе затопления диферентных цистерн: она внезапно стала погружаться, имея большой диферент на нос, и лишь отдача свинцового киля и продувание балластных цистерн

позволили ей всплыть. К тому же она получила попада
в носовую часть и не могла более погружаться; экип
сдался, предварительно открыв кингстоны. На лодке о
дий не имелось. Надо отдать справедливость упорст
командира миноносца, который в результате 2½-часов
преследования добился ее гибели. Это была единств
ная подводная лодка, ставшая жертвой турецких ми
носцев.

Согласно сведениям, получавшимся из 5-й армии,
фронте особенно чувствовался недостаток в пулемет
Ввиду этого ген. Лиман-ф.-Зандерс обратился к Сул
с просьбой снабдить его пулеметами, имевшимися
флоте. Сушон охотно пошел навстречу. 2 мая с *Ге*
на и *Бреслау* было откомандировано 44 чел. под ком
дой офицера, отправившихся с 8 пулеметами в Д
данеллы.

Этот отряд вместе с уже находившейся на месте ком
дой для наблюдения при стрельбе по невидимой с кораб
цели образовал десантный отряд. Он принимал существ
ное участие в обороне, и его содействие часто помог
сохранять позиции и отражать неприятельские ата
Отряд в полдень 3 мая прибыл в Дарданеллы и тотчас
получил приказание присоединиться к южной гру
в Кирте, которая сражалась с англичанами и француза
высадившимися у Сед-эль-Бара. После утомительн
перехода отряд прибыл в полночь в штаб. Здесь он полу
приказание сейчас же отправиться с пулеметами в Кир
где этой же ночью предстоял решительный бой. Но п
браться туда не удалось из-за ураганного огня непр
теля. С какими затруднениями пришлось бороться, вы
нилось, когда отряду, разделенному на две группы
4 пулемета в каждой), предстояло занять новые позиц
Не зная бездорожной местности, без турецкого про
ника и без знающего переводчика, обе группы независи
одна от другой наткнулись на арабские войска, котор
приняв их за неприятеля, окружили и обезоружили
Только благодаря случайному появлению германск
армейского офицера, состоявшего на турецкой служ
отряд освободился из неприятного положения, поте
все же 2 пулемета, утащенные арабами.

Когда отряд прибыл в район сражения, турецкие войска отступали под сильным огнем неприятельских корабельных орудий. Тотчас же пулеметы были поставлены на позицию. Их вмешательство сначала остановило войска, вскоре затем бросившиеся в атаку и отбросившие англичан. Это первое ночное выступление стоило отряду больших потерь: трое были убиты, семеро ранены; один из пулеметов был побит шрапнелью.

На следующий день пришел приказ занять передовые турецкие окопы. Передний окоп был не более 1 *м* глубины и до половины наполнен экскрементами; ходов сообщения не имелось вовсе, так что при занятии окопа пришлось в течение 20 мин. подвергаться неприятельскому огню. Англичане почти непрерывно стреляли из корабельных орудий всех калибров, пехота тоже поддерживала огонь, вследствие чего почти не представлялось возможным привести окопы в надлежащий вид.

7 мая в 11 час. началась подготовка атаки: корабли открыли особенно сильный огонь фугасными снарядами и шрапнелью. Один из участников так описывает это наступление:

«Густыми колоннами, по 50—60 человек в группе, мужественно наступали они, представляя прекрасную цель для турецкой артиллерии и для наших пулеметов; их косило рядами, но все новые колонны шли в атаку; когда наши пулеметы окончательно расстреляли свой запас, пулеметчики подобрали винтовки убитых турок и продолжали стрельбу; только около 17 час. атаки были отбиты. Неприятель, должно быть, понес ужасные потери в этот день; красные шаровары и красные кепи французов представляли отличную цель; турецкие полевые орудия действовали великолепно».

Командование 3-й турецкой дивизии передало командиру десантного отряда все турецкие пулеметы—их было 12. Вечером 7 мая командир отряда (обер-лейтенант Больц) должен был занять позицию у Керевисдере. Турецкий проводник, сопровождавший отряд, оказался непригодным, и отряд неожиданно очутился между двумя позициями. Громкими призывами аллаха удалось остановить

турецкий огонь и без особо тяжелых потерь вернуть
ползком на турецкую позицию. Преодолев множест
трудностей, отряд вернулся к исходному пункту, приче
командир был ранен в ногу. С помощью жителей, луч
ориентировавшихся в этой холмистой местности, отр
в конце концов все же достиг назначенной позиции и
возможности привел ее в порядок.

8 мая неприятельский флот обстрелял турецкую позиц
огнем из тяжелых орудий. Обстрел этот длился с 9 до 16 ч
Потом началась неприятельская атака, которая пер
раз была отбита. Больц из-за своего ранения сдал коман
вание унтерофицеру. Последний был дважды ранен в
лову и тоже передал командование следующему по ста
шинству унтерофицеру. Положение становилось крити
ским. Тогда Больц решил, несмотря на свою рану, сно
взять на себя командование. Он прибыл около 17 ч
когда англичане вторично пошли в атаку; турецкий лев
фланг, где находились пулеметы, держался стойко. Ког
там уже собирались перейти в контратаку и бойцы у
примкнули штыки, турецкий правый фланг сдал и отх
тился назад, увлекая за собой и левый фланг. Германск
отряд видел свою главную задачу в том, чтобы останови
и прикрыть турецкое отступление. Поэтому немцы,
прерывно стреляя, остались лежать в своем окопе. Ког
командир отряда все же оказался вынужденным отой
уже невозможно было захватить с собой все пулеметы, с
ди немцев были большие потери, а сопровождавшие отр
турки уже отошли назад. После снятия затворов 3 пу
мета были брошены.

Ночью турки оттеснили англичан назад; вследствие эт
на следующее утро к брошенным пулеметам направил
небольшой патруль для их спасения. Вся позиция ока
лась засыпанной, один из пулеметов был найден сов
шенно расстрелянным, два другие находились, повидим
му, под обломками. Из всего высланного 2 мая отря
осталось 7 боеспособных людей, остальные были или ра
ны или выбыли из строя из-за болезни.

12 мая прибыло подкрепление. Больц из-за раны
нужден был вернуться в Константинополь. 19 мая он пр
был назад в Дарданеллы с новым отрядом и пулеметам

В течение этого промежутка времени все было сравнительно спокойно. Пулеметы были перенесены с левого фланга на правый. Были сделаны отличные окопы на турецкой передовой позиции, вправо и влево от Зигиндере, с очень хорошим обстрелом.

На фронте было сравнительно спокойно, если не считать ежедневного сильного обстрела корабельными орудиями; поэтому имелась полная возможность продолжать улучшение окопов.

4 июня неприятель открыл сильный непрерывный огонь из всех корабельных орудий и сухопутных батарей, за которым последовала бурная атака. Передний окоп, влево от Зигиндере, с установленными там пулеметами был захвачен, в то время как с правой стороны пулеметам удалось остановить атаку. Резервы отбросили неприятеля. Большая часть пулеметчиков была убита, но с помощью резервов пулеметы удалось привести в порядок. Около 1 часа ночи, после ураганного огня корабельных орудий всех калибров, неприятель произвел еще одну атаку, которая тоже была отбита. Обер-лейтенант Больц получил неожиданные известия о судьбе пулеметных расчетов в левом окопе. 6 июня турецкие солдаты привели к нему матроса Петерса. Он был страшно измучен и еле жив. Проспав целый день, он достаточно окреп, чтобы описать происшедшие события. Во время наступления 4 мая турки, находившиеся в окопах, отошли заранее, пулеметы оставались на позиции и стреляли до тех пор, пока не были все выведены из действия. В конце концов личный состав, отстреливавшийся из пистолетов, был захвачен в плен, а офицер унесен раненым. Петерс был захвачен двумя англичанами; воспользовавшись уходом одного из них, он сбил с ног другого и бежал. Он попал в оставленный турками окоп. В общей суматохе англичане не обратили на него внимания. Вскоре он выскочил из окопа без помехи со стороны англичан, но из следующего турецкого окопа его обстреляли, так что ему пришлось спрятаться в воронке от снаряда. Там он пролежал двое суток при страшной жаре, без еды и питья. Всякую попытку покинуть эту тюрьму встречал свист пуль с обеих сторон. Когда утром 6 июня во вре-

мя турецкой атаки поблизости оказалось несколько тур
он присоединился к ним. Они первоначально приняли
за англичанина, но потом он был освобожден турец
офицером.

Несмотря на сравнительное затишье, воцарившееся в
зультате обоюдного утомления и только временами на
шавшееся яростной ночной стрельбой, отряд стра
от невыносимой жары, ужасного трупного запаха и не
статка воды. 28 июня пулеметному отряду пришлось
держать еще одну энергичную атаку англичан, при
последний исправный пулемет девять раз отбивал
а затем после израсходования всего боевого запаса
отведен в тыл.

Ввиду сильного переутомления и потери почти в
материальной части отряд был отправлен на отдых и
полнение в Константинополь.

27 июля вновь сформированный отряд в составе 3 об
церов, 150 матросов, с 12 пулеметами, под командой ф
лейтенанта Больца, направился в Дарданеллы. Предпо
галось в течение 14 дней заняться обучением отряда в ты
Но случилось иначе. 7 августа англичане неожиданно
садили значительные силы в бухте Сувла. Положение ст
критическим, необходимо было остановить продвиже
неприятеля, ввиду чего отряд был брошен на новый фр
Особенно горячий бой разгорелся за гору Кодшачем
даг, вершина которой господствовала над этой местност
Если бы англичанам удалось завладеть ею, они могли
обстрелять оттуда все турецкие позиции и даже сами Д
данеллы. На передовой турецкой позиции было устан
лено 4 пулемета. Окоп имел едва $^1/_2$ *м* глубины, одна
непрерывный огонь противника и сильная жара не
вали возможности его улучшить. Турки страдали от н
тущего августовского зноя, непрерывно взрывавши
поблизости снаряды и стоны множества раненых, леж
ших в окопе, привели их в состояние полного отупен
Остальные 8 пулеметов предполагалось установить на п
вом фланге турецкого фронта. Но из-за недостатка в
для охлаждения пулеметы эти не были в боевой готовно
а воду удалось добыть только на следующий день. 8 ав
ста в 16 час. Больц получил записку от начальника гру

в 4 пулемета, написанную последним в 12 час. ночи. Он сообщал, что турецкий полковой командир и весь его штаб убиты и что, повидимому, надо ожидать английского наступления. Когда Больц прибыл на помощь, наступление уже началось и шли жестокие бои. Англичанам удалось ворваться в окопы, почти совершенно сравненные с землей, но они были отброшены в рукопашном бою. 4 пулемета были почти совершенно приведены в негодность: один из них оказался совершенно разбитым прямым попаданием, другой был поврежден ружейной стрельбой, а остальные два были испорчены. Из 16 чел. прислуги 11 было убито, ранено или пропало без вести, командир группы убит.

По желанию командира дивизии 6 пулеметов были установлены близ Ари-Бурну таким образом, чтобы они имели фланговый обстрел по неприятельским окопам и могли мешать смене частей в окопах.

Расположение пулеметов было выбрано так удачно, что купающимся на берегу англичанам причинялись большие потери, и пристань, на которую каждое утро выгружалось продовольствие, стала непригодной для этой цели. В результате энергичной стрельбы 6 пулеметов, причинившей жестокие потери густому скоплению англичан, неприятель разобрал пристань. Использование находившейся на берегу водяной цистерны тоже сильно затруднялось для неприятеля. Одним словом, пулеметы причиняли англичанам столько неприятностей, что против них была выставлена горная батарея, стрелявшая с величайшей точностью; поэтому пулеметам пришлось переменить свою позицию. С новой позиции они энергично содействовали отражению неприятельских атак.

8 августа, по распоряжению командования армии, 4 пулемета были переведены на крайний правый фланг турецкого фронта на Кирештепе; здесь немцы настолько усилили турецкую оборону, что англичанам не удалось продвинуться вперед, несмотря на сильный огонь корабельной артиллерии.

Глава XIII

БОЙ *ГЕБЕНА* С РУССКИМ ФЛОТОМ ПЕРЕД БО ФОРОМ. СНАБЖЕНИЕ ТУРЦИИ УГЛЕМ

Русские перед Босфором. Крейсерские операции на Черном море. Русский флот снова перед Босфором. *Гебен* сражается с 5 линейными кораблями. Угольное снабжение Турции. Угольные районы. Образование «угольного бюро». Организация доставки угля. Помеха со стороны русских.

В конце апреля и в начале мая 1915 г., точно так как и в последующие недели, во время наиболее серьез и кровавых схваток на полуострове Галлиполи, ко решался вопрос о существовании Турецкой империи и да в район Дарданелл бросались резервы и весь воен материал, русские на Черном море держали себя сра тельно спокойно. Во всяком случае они не предпри мали каких-либо более энергичных операций, чем в п дыдущие периоды. Уже 18 марта, в день грандиоз англо-французской морской атаки на Дарданеллы, чувс валось отсутствие тесной совместной работы союзн флота с русским, остававшимся в течение этого крит ского дня в полном спокойствии. Так и теперь не было и с дов общего руководства морскими силами. Не подле никакому сомнению, что поддержка операций союзни у Дарданелл соответствующей боевой деятельностью р ского флота перед входом в Босфор произвела бы сил впечатление на турецкую оборону[1]. Во всяком слу непосредственная угроза столице создала бы значитель осложнения для правительства.

[1] См. примечание на стр. 130—131.—Р е д.

Впоследствии русские несомненно поняли, что обстрел босфорских укреплений действительным огнем можно было предпринять без большого риска для их флота. По крайней мере, русский обстрел обоих маяков 20 марта остался без ответа со стороны турецких береговых укреплений.

К.-адм. Сушон считал необходимым в этот период выйти в Черное море с имевшимися в его распоряжении крейсерами *Гебен*, *Бреслау* и *Гамидие* с целью показать, что дарданельские бои ничуть не ограничивают операций флота. 2—3 мая перед Босфором появились русские линейные корабли. *Гебен* перешел к Бейкосу, у самого выхода из Босфора, для стрельбы по русским (стрельба по невидимой с него цели). Однако, до боевого столкновения дело не дошло, ввиду того что русские вскоре удалились[1]. Для предстоявшей крейсерской операции Сушон отдал следующий приказ:

«1. Сведения о противнике. Неприятельские главные силы показались 2—3 мая в сопровождении 6 тральщиков у Босфора.

2. Задача. Нанести ущерб неприятельским морским силам и морской торговле, обеспокоить неприятельские прибрежные пункты.

3. Выполнение. *Гебен*, *Бреслау* и *Гамидие* выходят из Босфора 6 мая в 6 час. в Черное море. Начальнику охраны водного района Босфора надлежит по возможности протралить выходной фарватер.

4. Использование кораблей в Черном море: согласно радиотелеграфным приказам.

Подпись Сушон».

6 мая в указанное время крейсеры вышли в море (карта 13). По радио был дан следующий дополнительный приказ:

---

[1] 2 и 3 мая русский флот произвел подряд две бомбардировки укреплений Босфора. В первый день ее произвели линейные корабли *Пантелеймон* и *Три Святителя* под прикрытием остального флота в течение 2 час. при корректировке самолетами с расходом 116 снарядов 305-*мм* и 528—152-*мм* калибров. В тот же день крейсеры *Кагул* и *Память Меркурия* бомбардировали Зунгулдак.

На следующий день бомбардировка была повторена линейными кораблями *Три Святителя* и *Ростислав*. За полтора часа было выпущено 39 снарядов 253-*мм* и 132—152-*мм* калибров. 4 мая линейным кораблем *Ростислав* была обстреляна Инада.—Ред.

«Произвести разведку и вести операции против непр
тельской морской торговли в районах: *Бреслау*—к W
меридиана 30°; *Гамидие*—к *Ost* от меридиана 32°; *Гебен*
в промежутке. По возможности беречь уголь. Рандеву—7
в 14 час., квадрат 404».

6 мая неприятель не был обнаружен. 7 мая *Гамид*
был отправлен в Зунгулдак для погрузки угля. *Брес*
получил новое приказание: следовать к Констанце
показа флага у румынского побережья, вдоль котор
ему следовало итти курсом *S*, а затем итти к Босф
для обеспечения последнего от минных операций непр
теля. *Гебен* пошел к побережью Крыма.

Бреслау 7 мая в 13 час. проследовал в 6—7 милях ми
Констанцы. *Гебен* 7 мая в 23 ч. 20 м. находился в 55 мил
от световой преграды Севастополя, а на рассвете 8
прошел вдоль побережья до мыса Херсонес. Предполож
ный обстрел Ялты не был проведен, так как из опасен
наличия минных заграждений у русских берегов
шлось бы держаться на большой дистанции и вести стрел
тяжелой артиллерией, ввиду чего возможные результ
не оправдали бы расхода и без того незначительного
паса снарядов. И здесь неприятель не был обнаруж
8 мая днем все 3 крейсера вернулись в Босфор. Х
ожидавшийся результат и не был достигнут, но
появление *Гамидие* успокоило население анатолийск
побережья; у населения русских и румынских бер
появление обоих мощных крейсеров должно было созд
впечатление, что османский флот намерен и впредь
вать в Черном море и сохранять свободу действий.

На следующий день, 9 мая, выяснилось, что русс
немедленно использовали возвращение крейсеров в Б
фор и предприняли обстрел угольного района. В 8
морское командование получило известие об обстр
русским крейсером и эскадренным миноносцем Эре
и о высадке там десанта, который был отбит турецки
войсками. Русские потопили 3 турецких угольных тр
порта. Турецкое высшее командование полагало возм
ным высадку большого русского десанта с целью унич
жения угольных шахт и оборудования копей.

Поэтому в 10 ч. 25 м. *Гебен* получил следующий приказ по радио:

«Как можно скорее следовать к Бендер—Эрегли, где русский крейсер послал шлюпки на берег; о выходе донести; командующий флотом не пойдет на *Гебене*».

Ввиду того что турбины были прогреты еще с предыдущего похода, *Гебен* смог сняться с якоря уже в 13 час. (карта 13). В 10 ч. 50 м. командир крейсера получил следующие дополнительные сведения о противнике:

«В 10 час. *Кагул* обстрелял Эрегли, в 10 ч. 30 м. обстрел продолжается; десант отходит; в море показались еще военные корабли, идущие к Эрегли».

Пройдя минные заграждения, *Гебен* направился 23-узловым ходом *N*-м курсом, предполагая в 18 час. быть у Эрегли и атаковать противника. В 14 ч. 25 м. он получил от морского командования следующую радиограмму:

«Обстрел Эрегли закончился в 10 ч. 40 м.; крейсер и эскадренные миноносцы пошли на соединение с линейным кораблем *Иоанн Златоуст*; курс *N*; *Гебену* попытаться нанести потери противнику».

В 14 ч. 38 м. *Гебен* обнаружил всплывшую неприятельскую подводную лодку, которая при его приближении тотчас же погрузилась. Командир, не желая, чтобы лодка поставила в известность русский флот о выходе *Гебена*, на некоторое время лег курсом на Босфор, чтобы произвести впечатление возвращения крейсера. По сведениям, имевшимся у командира, неприятель отошел *N*-м курсом от Эрегли в 11 час.; командир считал, что, вероятно, неприятель сохранит этот курс до тех пор, пока не уйдет из видимости берега, с тем чтобы остальную часть дня и ночь продержаться в районе Босфор—Зунгулдак, а на утро обстрелять один из этих пунктов. В 18 час. *Гебен* направился в открытое море, но когда, несмотря на хорошую видимость, обнаружить противника не удалось, командир решил отказаться от встречи с последним в течение этого вечера, чтобы не навлечь на себя на ночь преследования эскадренных миноносцев. Он шел на Эрегли

в течение ночи 12-узловым ходом, держась на паралл
Эрегли *Ost*-ми и *W*-ми курсами с намерением к рассв
занять позицию между Босфором и Эрегли.

Ночь прошла спокойно. 10 мая в 4 часа эскадрен
миноносец *Нумуне* вышел из Босфора для усиления м
ного дозора, состоявшего из канонерских лодок босф
ской крепости. В 5 ч. 15 м. *Нумуне* обнаружил в север
направлении дым и направился к нему 15-узловым ход
В 5 ч. 40 м. он опознал русский флот и донес по ра
«7 русских военных кораблей в квадрате 228, курс
Нетрудно было установить, что восточный прикрываю
отряд состоял из 3 линейных кораблей или крейсер
а западный—из 1 крейсера. Главные силы с тральщик
и эскадренными миноносцами шли курсом *S*. В 6 ч. 3
Нумуне донес по радио:

> «3 неприятельских корабля, 1 крейсер пересекают кв
> рат 228, 12 эскадренных миноносцев и тральщиков на
> вляются к Босфору».

Русские, повидимому, намеревались обстрелять б
форские укрепления, не подозревая, что *Гебен* в м
В 6 ч. 50 м. поднялся неприятельский гидросамол
В 7 ч. 10 м., когда тральщики вышли в район, глуби
которого допускали наличие минных заграждений,
муне открыл по ним огонь с дистанции в 7,5 *км* (41 ка
вследствие чего неприятель лег на курс *Ost*. За траль
ками показались 2 линейных корабля, которые в с
очередь обстреляли *Нумуне*. Последний повернул на
В 7 ч. 20 м. неприятель прекратил огонь и лег на к
NO. *Нумуне* последовал за ним, сохраняя соприкосн
ние и все время донося по радио.

В 7 ч. 30 м. на *NO* показался дым *Гебена*, получивш
радиодонесение *Нумуне* и тотчас же направившег
в указанный квадрат. В 6 ч. 30 м. он обнаружил д
в 6 ч. 45 м. еще два. Первый, повидимому, принадле
крейсеру *Кагул*; *Гебен* направился к нему полным ход
В 7 ч. 15 м. было обнаружено 5 линейных кораблей в д
разъединенных группах, шедших большим ходом кур
N и стремившихся выстроиться в кильватерную колон
Гебен намеревался помешать русскому флоту обстре

Босфор и в то же время стремился нанести противнику возможно большие потери. В 7 ч. 50 м., когда головной неприятельский корабль находился от *Гебена* по пеленгу 305°, последний открыл огонь с дистанции около 16 *км* (87,4 каб.); неприятель немедленно тоже открыл огонь. При сходящихся курсах и скорости хода в 15 узлов дистанция быстро уменьшилась до 14,5 *км* (79 каб.). Неприятель сосредоточил огонь 5 линейных кораблей по *Гебену*; стрельба велась русскими исключительно хорошо. *Гебен* получил два попадания крупными снарядами. Один снаряд попал в бак и проник в жилую палубу, но пожара не произвел; второй попал ниже ватерлинии, разорвался, вероятно, у нижней кромки брони, причинил повреждения в бортовом коридоре и вывел из строя второе 150-*мм* орудие левого борта. Один из снарядов попал в ящик для уборки противоторпедных сетей, вследствие чего сеть стала свешиваться за борт. Потерь в личном составе не было. Неприятельский флагманский корабль тоже имел три попадания, которые, повидимому, не отразились ни на его артиллерии, ни на поворотливости, ни на скорости хода. Артиллерийское превосходство русского флота было слишком велико, ввиду чего командир *Гебена* решил дать полный ход и увеличить дистанцию. Стрельба прекратилась в 8 ч. 12 м. Командир *Гебена* намеревался оттянуть противника возможно дальше от Босфора, взяв для этого курс *N*, а затем—прорваться в Босфор [1]. В дальнейшем *Гебен* соразмерял свою скорость хода со скоростью

[1] Появление *Гебена* с моря было неожиданно для русского командования, которое, выделив 2 линейных корабля: *Пантелеймон* и *Три Святителя*, для бомбардировки босфорских укреплений, с остальными силами держалось мористее в прикрытии на случай выхода *Гебена* из пролива. Поэтому, как только *Гебен* был опознан, Эбергард приказал бомбардирующим кораблям срочно присоединиться к главным силам. Бой начался еще до присоединения *Пантелеймона* и *Три Святителя*, причем первый еще до вступления в общий строй достиг накрытия и попадания в *Гебен*. Попаданий в русские корабли в бою не было, хотя снаряды *Гебена* ложились кучно и так близко перед головным линейным кораблем *Евстафий*, что последний несколько раз входил в громадные всплески снарядов неприятельского крейсера. После прорыва *Гебена*, превосходившего по скоростям хода противника, бомбардировка возобновлена не была, и русский флот ушел в Севастополь.—Р е д.

неприятеля. Крейсеры и легкие силы противника держал
все время на большой дистанции и хорошо прикрывал
главными силами. В 8 ч. 18 м. с *Гебена* были обнаруж
две торпеды, от которых удалось уклониться поворо
вправо. В 12 ч. 35 м. противник отвернул вправо; *Г*
последовал за ним, предполагая, что неприятель нап
вляется назад к Босфору. Однако, последний докати
только до курса *Ost*. *Гебен* продолжал катиться впр
стремясь охватить противника с хвоста. Но русские
снова повернули. Теперь *Гебен* увеличил ход до 26 уз
и, удерживая дистанцию до противника в 18—20
(98—109 каб.), устремился к Босфору, желая обеспеч
себе свободу входа. В 13 ч. 35 м. главные русские с
повернули на *Гебен*; во главе их колонны следовало 2 эс
дренных миноносца. Однако, русские вскоре убедил
в бесцельности преследования и в 14 ч. 10 м. поверн
на обратный курс, а в 14 ч. 50 м. дня скрылись из ви

Не могло быть и речи о вступлении *Гебена* в решит
ный бой с 5 линейными кораблями. Задачу—оттян
неприятеля от Босфора—*Гебен* поставил себе несомне
правильно; располагая превосходством в скорости х
Гебен так рассчитал маневрирование, чтобы в ло
момент, обойдя противника, иметь возможность верну
в Босфор. Однако, нужно сожалеть, что старшему ар
леристу *Гебена* не удалось в течение 22-минутного
достичь большего числа попаданий. При высоких бо
стических качествах и большой разрывной силе гер
ских снарядов несомненно можно было бы нан
устаревшим русским линейным кораблям большие по
ждения. Если бы удалось хотя бы приблизительно дост
тех же результатов, какие получились год спустя в Ютл
ском бою (правда, тогда германские линейные крей
имели уже приборы центральной наводки), то герм
турецкий флот получил бы большой перевес на Чер
море.

Получив донесение эскадренного миноносца *Ну*
о появлении противника, командование отдало приказ
Бреслау развести пары и выйти на поддержку *Г*
и для обеспечения входа в Босфор. Флотилия эскадрен
миноносцев получила приказание всеми наличными

ницами выйти из Босфора и нести перед входом противолодочное охранение. Для этой цели возможно было использовать только минный крейсер *Пейк* и эскадренный миноносец *Ядигар*, остальные же конвоировали транспорты в Дарданеллы или находились в Мраморном море в поисках подводных лодок.

В 16 ч. 20 м. *Гебен* соединился с *Бреслау* и под охраной эскадренных миноносцев вошел в Босфор.

6 мая во время выхода *Гебена* в море для обеспечения побережья угольного района Сушон имел совещание с Энвером-пашой и фельдмаршалом ф.-д.-Гольцем; на этом совещании было решено для защиты угольных копей от отдельных нападений противника назначить особые войска и артиллерию. Сушон особенно подчеркивал серьезность опасности перерыва в любой момент подвоза угля из Черного моря. Сушон считал необходимым организовать доставку угля в столицу сухим путем при помощи всех наличных транспортных средств. По его мнению, следовало также усиленно разрабатывать угольные копи на побережье Мраморного моря. Энвер не мог оставаться глухим к этим серьезным вопросам и согласился дать соответственные распоряжения.

Только теперь значение угольного вопроса стало ясным для высшего военного командования. Здесь необходимо коснуться постановки дела снабжения углем с момента вступления Турции в войну.

На северном побережье Малой Азии, на расстоянии около 150 миль от Босфора, находится богатый угольный район Зунгулдак с значительным числом копей, принадлежавших разным владельцам, между прочим Стиннесу и французскому акционерному обществу. Хотя в мирное время, в особенности для нужд флота, ввозился кардиффский уголь, все же большинство потребностей в угле покрывалось копями Зунгулдака. Зунгулдак обладал прекрасным портовым оборудованием. Сообщение с Константинополем и другими пунктами совершалось исключительно морским путем. Таким образом, существовала реальная опасность, если и не полного перерыва подвоза угля, то во всяком случае заметной помехи его доставке в столицу со стороны неприятельских морских сил.

Морское командование первоначально обеспечило се
значительным запасом в 8 000 *т* кардифского угля, а та
же большим количеством турецкого угля (в общей сло
ности до 50 000 *т*). Этот запас оказался тем нужне
что при длительном нахождении кораблей в боевой гот
ности потребление угля было очень значительным. В н
чале войны запасы угля имелись еще у железных доро
но они быстро пришли к концу ввиду большого расхо
топлива на перевозку войск и военных материалов. Отде
ные частные фирмы пробовали доставлять уголь и ор
низовывать склады. Вскоре им пришлось от этого от
заться: при недостатке в угле цены на него быстро рос
точно так же как и повышались фрахты. К тому же
сутствовал всякий контроль над тем углем, который
же удавалось ввозить и складывать. Необходимос
объединить в одних руках доставку, распределение и у
нение запасов угля была очевидна. Сушон и морско
министр Джемаль-паша решили возложить эту важ
задачу на флот. Джемаль при этом настаивал, что
флот единолично ведал угольным снабжением без вме
тельства других ведомств.

7 ноября 1914 г. было организовано «угольное бюро»,
главе которого поставлен германский офицер. Для достав
угля в распоряжение бюро первоначально было переда
22 парохода грузоподъемностью в 1 000—2 000 *т* кажды

Тотчас же началась доставка угля, и 11 ноября б
выгружен первый пароход. Прежде всего пришлось вы
нить потребность в угле для флота, железных доро
трамваев, пароходных обществ, электрических станц
военных заводов и важных частных производств. Обы
указывались цифры, в десять раз превышавшие дейст
тельную потребность. Их постепенно снижали, что ча
вызывало энергичное сопротивление. Груз каждого п
бывшего угольного транспорта распределялся меж
отдельными потребителями или передавался на скла
находившиеся в четырех различных пунктах.

Доставке угля с самого начала серьезно угрожало по
жение, создавшееся в самом угольном районе. Необ
манный призыв рабочих в армию значительно умень
их число; недостаток наличных денег оставлял остальн

рабочих без самого необходимого. Обстрелы русских мешали работам в хорошо оборудованной и защищенной крепким молом гавани Зунгулдак и разрушали ценные механизмы шахт. Все снабжение углем тормозилось. Усилиями угольного бюро и морской службы тыла удалось постепенно снабдить управление копей денежными суммами, так что рабочие стали получать часть своего заработка, и работы смогли продолжаться.

Ввиду все учащавшихся обстрелов русских увеличивались потери в угольных транспортах; приходилось изыскивать другие способы доставки угля. Имелся материал для постройки узкоколейной железной дороги. Но условия местности представляли слишком большие трудности, и от этой мысли пришлось отказаться. Ф.-д.-Гольц предлагал использовать для угольного транспорта реку Сахарию, что сократило бы морской путь наполовину. Но обследование реки показало, что она недостаточно глубока, а течение слишком сильно, так что и этот путь оказался неподходящим.

Чтобы сберечь ценные пароходы, к делу доставки угля были привлечены парусники. Капитаны получили приказ следовать ночью, а днем стоять в Бендер—Эрегли. Здесь их неоднократно атаковывали и уничтожали русские силы. 1[8] июня 1915 г. русские эскадренные миноносцы потопили 4 угольных транспорта и 2 буксира. Русские вели планомерное уничтожение угольного транспорта с помощью подводных лодок и эскадренных миноносцев [1]. Удивительно, что этот простой способ прекращения угольного подвоза не был ими применен с самого начала. Флот

[1] Фактически систематическая блокада угольного района была начата лишь в конце 1915 г., когда вступил в строй второй дредноут *Императрица Екатерина*, а число нефтяных 30-узловых миноносцев достигло 9. Оба дредноута с охранными угольными миноносцами, образовав две маневренные группы (бригада старых линейных кораблей теперь почти не использовалась для выходов), поочередно выходили в море, где держались в течение 5—6 дней в районе 50—60 миль от турецких берегов между меридианами Кефкен-Керемпе. Одновременно, опираясь на это прикрытие, очередная пара нефтяных миноносцев обходила побережье угольного района, днем осматривая побережье и бухты с целью уничтожения грузящихся пароходов и парусников, а ночью—держась на вероятных путях прорывающихся в Босфор и из него угольщиков. В случае встречи с *Гебеном* миноносцы отходили к своему прикрытию, стараясь навести

не имел возможности предоставить действительное обе
печение, ввиду того что расстояния от угольного райо
до Константинополя и до Севастополя были одинако
места погрузки являлись совершенно открытыми, пар
ходы грузились по нескольку дней, а при северном вет
работу приходилось прерывать; в весеннее же и лет
время ночи, удобные для перехода, были очень корот
Если бы *Гебен* взял на себя обеспечение пароходов у
бережья угольного района, ему пришлось бы, имея в ви
подводную опасность, все время находиться нахо
На *Бреслау* в таком случае возлагалась бы задача об
печивать вход в Босфор от мин и подводных лодок. Так
образом, обеспечивающие силы расходовали бы больш
часть обеспечиваемого ими угля. К концу июня 1915
в порту Эрегли лежали остатки 9 пароходов, 5 больш
и около 20 малых парусников, потопленных артиллери
ским огнем русских кораблей. Конечно, подвоз угля эн
чительно уменьшился, поэтому было приступлено к р
работке угольных копей на Мраморном море у Калик
тии и Шефкетие, поблизости железной дороги Смирн
Кассаба (карта 1). Это были залежи бурого угля худше
качества, чем черноморский уголь, но который мож
было применять для береговых установок. Однако,
исключением железнодорожного управления, ни од
из гражданских учреждений не принимало во внима
необходимости соблюдать экономию в угле. Режим эко
мии «угольного бюро» настолько нарушался штаб
главного командования, что морское командование в
редине июня 1915 г. сочло необходимым сложить с се
руководство «угольным бюро», продолжая, однако, по
гать ему и оказывать денежную поддержку. Со време
основания «угольного бюро», с середины ноября 191
до середины июня 1915 г., из Зунгулдака было вывез
285 000 *т* угля и около 40 000 *т* сложено в качест
запасного фонда в различных пунктах.

противника на дредноут. Для ориентировки блокадных миноно
о выходах кораблей и транспортов из Босфора в районе послед
обычно находилась дозорная подводная лодка. Когда число мо
ходных подводных лодок возросло, вторая лодка для этой же ц
посылалась иногда к Зунгулдаку.—Р е д.

Глава XIV

ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКОГО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ *ГОЛИАФ*

Обстановка у Дарданелл. Намерение произвести атаку миноносцами. Отправка эскадренного миноносца *Муавенет*. Приготовления к атаке. Выполнение операции.

Положение у Дарданелл мало изменилось. Неприятельский флот держал турецкие позиции под сильным огнем. Подводные лодки продолжали свою деятельность в Мраморном море. 6 мая 1915 г. начальник полуфлотилии эскадренных миноносцев кап.-лейт. Фирле на эскадренном миноносце *Муавенет* взял на себя руководство противолодочной службой, заменив в базе Паша-Лиман эскадренный миноносец *Нумуне*. 9 мая, когда все наличные эскадренные миноносцы, пригодные для противолодочной службы, занимались осмотром гаваней и бухт Мраморного моря, начальник полуфлотилии получил в 8 час. утра следующую радиограмму:

«Из Чанака—Фирле. Обстановка требует ночной атаки на неприятельский линейный корабль в бухте Морто. Если инструкции позволяют, немедленно итти в Чанак, захватив с собою германских командиров и торпедистов для здешних 3 миноносцов. Генеральная инспекция».

На соответствующий запрос со стороны Фирле морскому командованию последовал в ночь на 10 мая следующий ответный приказ:

«Согласен. Избегать выхода из Дарданелл, чтобы не ухудшить возможностей входа ожидаемых кораблей»[1].

[1] Подразумевались германские подводные лодки.

Фирле тотчас же снялся с якоря и прибыл в 13 ч. 30
в Чанак (карта 14). На совещании адм. Уздем разъясн
ему, что турецкая позиция у Сед-эль-Бара может жесто
пострадать от флангового обстрела английских кораб
на ночь уходящих в бухту Морто, вследствие чего он
сит каким-нибудь способом отвлечь неприятеля от эт
пункта (карта 14). Генеральная инспекция решила испо
зовать для атаки 3 малых миноносца, предоставлен
морским командованием для сторожевой службы, и
этому затребовала соответствующий личный состав. Од
ко, по мнению Фирле, данную задачу смог бы выполн
лишь один из больших эскадренных миноносцев т
«Шихау». Единственным преимуществом малых мино
цев являлась их незаметность, но зато в случае их об
ружения неприятель по их внешнему виду сразу опре
лил бы, что это—турецкие миноносцы; их осадка бы
только на 400 *мм* меньше осадки большого эскадренн
миноносца; ввиду наличия на каждом из них лишь
одному торпедному аппарату следовало для достиже
решительного успеха произвести атаку 3 миноносц
одновременно. Но при условии стесненного района
неврирования и наличии минных заграждений Фи
не рассчитывал на возможность успешного руководст
их совместной атакой. Эскадренный же миноносец с
рошо обученной за 6-месячное участие в военных действи
командой, с 3 торпедными аппаратами и большой ско
стью хода являлся как раз подходящим кораблем
подобной операции. Большая ставка соответствов
ожидавшемуся успеху.

Фирле предварительно поставил себе задачей тщател
обследовать фарватер и получить точные сведения
обстановке у неприятеля. Он прошел по фарватеру;
следний шел вдоль европейского берега и был обста
небольшими бочкообразными буями. Буи эти были
ставлены по линии 6-*м* глубины на малых глубин
наиболее выступавших от берега; сторона фарват
прилегавшая к минному заграждению, никаких буев
имела, причем сведений о расстоянии от каждого бу
ближайшей мины никто Фирле предоставить не с
Буи были так малы и иногда отстояли друг от друга

столько далеко, что проход по фарватеру ночью казался совершенно невозможным, точно так же как и днем при волне в 3—4 балла, когда буи вследствие волны и течения погружались под воду. Тем не менее командующий полуфлотилией считал выход одного эскадренного миноносца возможным. Он использовал ночь для наблюдений за бухтой Морто с гаубичной батареи Эренкой (на азиатском берегу), чтобы составить себе картину событий, разыгрывавшихся здесь ежедневно. Фирле так описывает в военном дневнике свои наблюдения:

«Перед входом в Дарданеллы, в море огней—как будто бы в Кильской бухте—стоял соединенный англо-французский флот с транспортами; английские корабли располагались, начиная от Теке-Бурну (на европейском берегу), к ним примыкали французы, а в конце линии стоял русский крейсер *Аскольд*. В Дарданеллах, в бухте Морто этой ночью находились на якоре два линейных корабля, которые освещали береговые позиции прожекторами и поддерживали по ним длительный огонь тяжелой и средней артиллерии. На английской же стороне, на суше, охватывая английские позиции и всю бухту до мыса Хиссарлик, взлетали время от времени световые ракеты, освещавшие обширное пространство, что было очень неблагоприятно для эскадренных миноносцев, следующих вдоль побережья. От мыса Хиссарлик, наискось к Эренкойской бухте, располагалась линия дозора, который регулярно нес дивизион в составе 6—8 эскадренных миноносцев типа *B*. В этот вечер можно было наблюдать, как правофланговый эскадренный миноносец непосредственно под наблюдательным постом проходил по бухте Эренкой. Незамеченный прорыв линии дозора был поэтому наиболее вероятен под европейским берегом».

12 мая крепость отдала необходимые распоряжения прислуге прожекторов и лоцманской службе, в то время как на эскадренном миноносце делались последние приготовления к операции. В 18 ч. 40 м. он снялся с якоря. Корабль был приведен в боевую готовность по образцу германского флота с соблюдением всех мелочей; с корабля были убраны все опасные в пожарном отношении предметы, в том числе и шлюпки; для уменьшения осадки запас угля

и нефти был принят только половинный; аппараты заря дили 3 торпедами образца Шварцкопфа А/08 с зарядо в 90 *кг*; 1 запасная торпеда находилась на палубе. Торпе были установлены на дистанцию в 1 200 *м*, скорости 34 узла, глубина—2 *м*; ножницы для сетей не были уст новлены, ввиду того что, по донесению офицера-набл дателя, английские корабли на ночь сетей не ставили.

Вот что пишет кап.-лейт. Фирле об этой атаке в сво военном дневнике (карта 14):

«Между 19 ч. и 19 ч. 30 м прошли минные заграждени Эскадренный миноносец довольно плохо слушался руля, о по течению, носовой руль находился слишком высоко. Ви мость была достаточная, чтобы видеть буи, но было еще сли ком светло и ясно в отношении идущих с моря кораблей

В 19 ч. 40 м. стали на якорь в бухте Зуандере, вне загра дений. Во время постановки на якорь в Дарданеллы вош линейный корабль и встал на якорь перед бухтой Морт В 20 час.—темно, канун новолуния, небо частично покр облаками, обычная ночь, над водой—сероватый туман.

С 20 ч. 20 м. до 23 ч. 30 м. английские корабли, стоящие якоре перед бухтой Морто, стреляют по сухопутным позиц и освещают их прожекторами, иногда ракетами. Реш предпринять атаку после полуночи, рассчитывая в перв очередь на вероятное ослабление бдительности на корабл в частности на дозорных эскадренных миноносцах, вызван утомлением после обстрела.

13 мая 1915 г. в 12 ч. 30 м. снялись с якоря, последова малым ходом (8 узлов) возможно ближе к высокому европ скому берегу; вскоре заметили справа перед собой очерта корабля.

12 ч. 45 м. Слева на крамболе в 600—800 *м* контркур проходит дивизион неприятельских эскадренных миноносц не заметивший нас.

1 час. Справа по носу—2 больших корабля, стоящих якоре в кильватерной колонне перед бухтой Морто, напро от мыса Эски-Хиссарлик. Хорошо видно, что это—линей корабли. Держусь попрежнему вплотную к берегу.

На берегу сильный пулеметный огонь из доходящих самой воды окопов, случайные пули залетают на палубу

1 ч. 10 м. Почти у самого мыса Хиссарлика поворачиваю на 10° влево на фарватер, чтобы отойти на дальность торпедного выстрела, продолжая следовать малым ходом. Аппараты—на правый борт, офицеры выходят на палубу, вентиляторы не работают.

1 ч. 13 м. Головной корабль с расстояния в 100 *м* делает опознательные «О» Ратьером. *Муавенет* отвечает тоже «О». Корабль повторяет, *Муавенет* тоже. Ревуном даю сигнал о выпуске торпед.

1 ч. 15 м. Корабль запрашивает в третий раз; в тот же момент стреляем из носового торпедного аппарата, вскоре затем из среднего и кормового.

Три отчетливых сильных взрыва; следы торпед идут к мостику, задней кромке трубы и кормовой части.

Корабль после первого же попадания ложится на правый борт, окутанный густыми черными облаками, у грот-мачты вырывается красное пламя.

Не слышно криков. На концевом корабле тоже все тихо.

После второго выстрела поворачиваю круто к берегу, имея руль лево-на-борту и дав полный ход, чтобы укрыться от обнаружения и избежать неизвестных минных заграждений против бухты Домус-Дереви. Неприятельские эскадренные миноносцы нас не заметили.

За кормой, на месте происшествия, свет прожекторов многочисленных кораблей.

2 часа. Пришел в бухту Зуандере; держась на месте, сообщил береговым батареям и прожекторам об удавшейся атаке.

Радио командующего флотом: «Английский линейный корабль потоплен 3 торпедами в бухте Морто. Фирле».

Ввиду того что *Муавенет* до сих пор не был замечен неприятелем, я решил остаться в бухте Зуандере, перед минными заграждениями.

3 ч. 30 м. Справа замечены неприятельские эскадренные миноносцы на азиатской стороне, против бухты Кефес. Форты Дарданос и Интепе открывают огонь.

Желая во что бы то ни стало скрыть от неприятеля направление фарватера, которым *Муавенет* пользуется для прохода минных заграждений, и стремясь по возможности оставить противника в неведении относительно способов атаки, я решил пройти район минных заграждений до бухты Авузла, в ко-

торой мог стоять совершенно незамеченным неприят
кроме того, тем самым я давал возможность фортам евр
ской стороны стрелять.

3 ч. 50 м. На якоре в бухте Авузла.

4 ч. 45 м. Снялся с якоря, прошел последнюю часть
ных заграждений.

5 час. На якоре у Чанака.

10 ч. 15 м. *Муавенет* получает радио от Сушона: «Хо
выполнено».

Потопленный корабль был английский корабль *Го
(Goliath)*. На нем погибли командир и 570 офиц
и матросов.

Ввиду исключительного недостатка в современных д
нобойных орудиях в Дарданеллах адм. Уздем обрат

Линейный корабль *Голиаф (Goliath)* (1898)
Водоизмещение—13 150 *т*; длина—119 *м*; скорость хода —18,3—18,
вооружение—4—305-*мм*; 12—152-*мм*; 10—76-*мм*; 4 торпедных аппар

к командующему флотом с просьбою о помощи. В пер
очередь было желательно установить орудия таким о
зом, чтобы можно было держать под обстрелом нем
тельские позиции у Сед-эль-Бара. Сушон решился пере
с *Гебена* два 150-*мм*/45 орудия вместе с боевым зап
(на 1 000 выстрелов).

Он считал возможным ослабить противоминную ар
лерию крейсера потому, что при обстановке хоро
видимости, обычной для Черного моря, случаи, благо
ятные для ее использования, были очень редки. Во пр
перевозки в Дарданеллы одно из 150-*мм* орудий поги
24 мая пароход, перевозивший его, был потоплен под
ной лодкой у островов Мармара. В дальнейшем для у
крепления обороны проливов флагманский корабль о

четыре 88-*мм* орудия, *Барбаросса* и *Торгут*—по два 105-*мм* и 88-*мм* орудия с боевым запасом. Оба корабля попрежнему оказывали значительную поддержку фронту Ари-Бурну посредством стрельбы по неприятельским кораблям (по невидимой с них цели). Лиман-ф.-Зандерс очень рассчитывал на эту поддержку, что подтвердилось 19 мая, когда он обратился с просьбою о содействии со стороны обоих линейных кораблей при намеченной атаке фронта Ари-Бурну. *Барбаросса* уже находился на позиции, а *Торгут* получил приказание направиться туда же. Несмотря на наличие всего лишь одного «защитного» парохода и на невозможность предоставить достаточную противолодочную охрану из эскадренных миноносцев, Сушон считал необходимым оказать эту поддержку турецкому наступлению. Оба линейных корабля смогли принять энергичное участие в сражении и своим огнем удержали неприятельскую корабельную артиллерию от выступления, хотя само турецкое наступление и не дало ожидаемого результата. На занятых ими позициях для стрельбы линейные корабли подверглись атаке подводной лодки. По выполнении этого задания *Барбаросса* вернулся в Константинополь.

В этот период бросалось в глаза замеченное со всех наблюдательных пунктов значительное усиление неприятельского охранения из эскадренных миноносцев. Неприятельские корабли ставили сетевые заграждения, причем даже на шестах последних выставлялись наблюдательные посты. Это обстоятельство находилось в тесной зависимости от известий об ожидавшемся прорыве германских подводных лодок, о которых английские газеты сообщали уже 1 мая. Кроме того, подводная лодка *U-21* на пути из Германии в Катарро была дважды обнаружена неприятелем. Английский посол в Афинах объявил в греческих газетах большие денежные премии за донесения о германских подводных лодках, которые имели бы своим результатом уничтожение последних.

Глава XV

ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКИХ ЛИНЕЙНЫХ КОРАБЛЕЙ *ТРАЙОМФ* и *МАДЖЕСТИК*. ДЕЙСТВИЯ НЕПРИ-ТЕЛЬСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Вопрос о присылке германских подводных лодок. Морской генеральный штаб согласен. Организация баз в Малой Азии. *UB-8* направляется в Турцию. *U-21* выходит из Вильгельмсгафена. У берегов Испании. Командир принимает решение, чреватое последствиями. Поход к Дарданеллам. Атака линейного корабля *Трайомф*. Гибель линейного корабля *Маджестик*. Прибытие *UB-7*. Английские подводные лодки в Мраморном море. Борьба на турецких коммуникациях. Торпедные атаки торговых, пассажирских и госпитальных кораблей. Сооружение сетевого заграждения.

Переговоры с Германией относительно отправки н манских подводных лодок на турецкий театр велись у довольно давно различными инстанциями в Константи поле. Сушон считал, что при ожидавшейся атаке непр теля против Дарданелл деятельность собственных п водных лодок должна иметь большое, если не решаю значение. Поэтому он направил соответствующий зап командующему австрийским флотом, считая, что австр ские подводные лодки в силу близости их к театру во ных действий могли бы быть использованы в первую о редь. Однако, ответ был отрицательный. Тогда Суш настоятельно телеграфировал 1 мая 1915 г. в морск генеральный штаб в Берлине:

«Участие подводных лодок в обороне Дарданелл бы многообещающим и ценным. Австрийский адмирал отк

мою просьбу о присылке лодок, считая их необходимыми в Адриатике. Снабжение можно организовать в Малой Азии».

В тот же день Энвер-паша телеграфировал германскому верховному командованию. Описав обстановку в Дарданеллах, он сообщал:

«Крайне необходима присылка нескольких больших подводных лодок, при наличии которых неприятель не рискнет на прорыв через Дарданеллы. Может быть, возможна покупка Турцией 3 больших австрийских лодок из Полы, которые с германским личным составом могли бы срочно прибыть сюда».

Германский посол Вангенгейм сообщил 2 марта министерству иностранных дел:

«По мнению адмиралтейства, присылка 2 подводных лодок сразу же изменила бы положение в Дарданеллах. Обращение к.-адм. Сушона к Австрии встретило отказ. Постепенно должно было бы и у Австрии создаться впечатление, что форсирование Дарданелл своим влиянием на нейтральные государства может придать войне неблагоприятный для нас оборот».

4 марта австрийское морское командование подтвердило свой отказ германскому морскому генеральному штабу на том основании, что из 7 имевшихся подводных лодок только 2 боеспособны и те необходимы для обороны Полы и Каттаро. Морской генеральный штаб сообщил 10 марта командующему Флотом открытого моря [1] о настоятельной необходимости откомандирования в распоряжение обороны Дарданелл хотя бы одной подводной лодки. Последний 13 марта предложил для этой цели лодку *U-21*.

16 марта Сушон получил из Берлина известие, что к 22 марта будут подготовлены к отправке 2 малые подводные лодки в разобранном виде. 18 марта пришло сообщение, что *U-21* в начале апреля выйдет в Средиземное море.

Намеченная отправка подводных лодок на турецкий театр военных действий создавала необходимость организации опорных пунктов на малоазиатском побережье. Лодки должны были иметь возможность на пути из Каттаро в Дарданеллы пополнять свои запасы, производить

[1] Флот открытого моря—ядро германского флота в Северном море.—Прим. перев.

небольшой ремонт и получать последние известия с теа
военных действий. Там же они должны были полу
лоцманов (в Дарданеллах в качестве лоцманов обуча
рулевые). В качестве баз для подводных лодок были на
чены порт Будрум и бухта в заливе Кос, близ остр
Орак (карта 1). В качестве баз-убежищ с запасами не
могли служить Смирна, Фокия, Сигаджик и Скала
Кроме того, в условное место на южном побережье К
был направлен нефтеналивной транспорт, правда, за
ченный в мае англичанами. Оборудование уединен
опорных пунктов производилось с соблюдением стро
шей секретности; их организация была известна л
турецкому командующему в Смирне и коменданту гор

Снабжение Будрума и Орака нефтью и провиантом б
затруднительно: оно производилось только на верблю
Главные склады были организованы в Миласе, сооб
шемся с Аидином лишь плохими дорогами и горными
пинками. Во главе всего дела снабжения подводных л
был поставлен офицер германского флота.

К началу мая организация баз была закончена (карт
в Миласе находился главный склад нефти, в Геверджи
(залив Менделия)—начальник снабжения (быв. стар
штурман крейсера *Бреслау*) с рулевым и запас нефти
двух малых подводных лодок, в Будруме—один рул
и в Ораке—лоцманский офицер. Базу Геверджинли
захода в нее двух подводных лодок пришлось упразд
ввиду близости ее от караванных путей и опасно
которой подвергались в ней лодки в смысле их обнар
ния. Орак остался единственной базой подводных л
Здесь лодки ни разу не были обнаружены; в общей с
ности базу посетило 8 подводных лодок, из них 2 остава
в ней по 3—4 недели из-за повреждений механи
причем неприятель так и не узнал их местопребыва
Лишь в начале ноября 1915 г., когда английский стор
вой корабль пытался произвести здесь высадку дес
отраженную ружейным огнем, неприятель обратил
мание на этот пункт: пришлось упразднить и эту
тем более что надобность в ней миновала.

В июне 1915 г. на западном побережье полуос
Галлиполи была организована важная станция сл

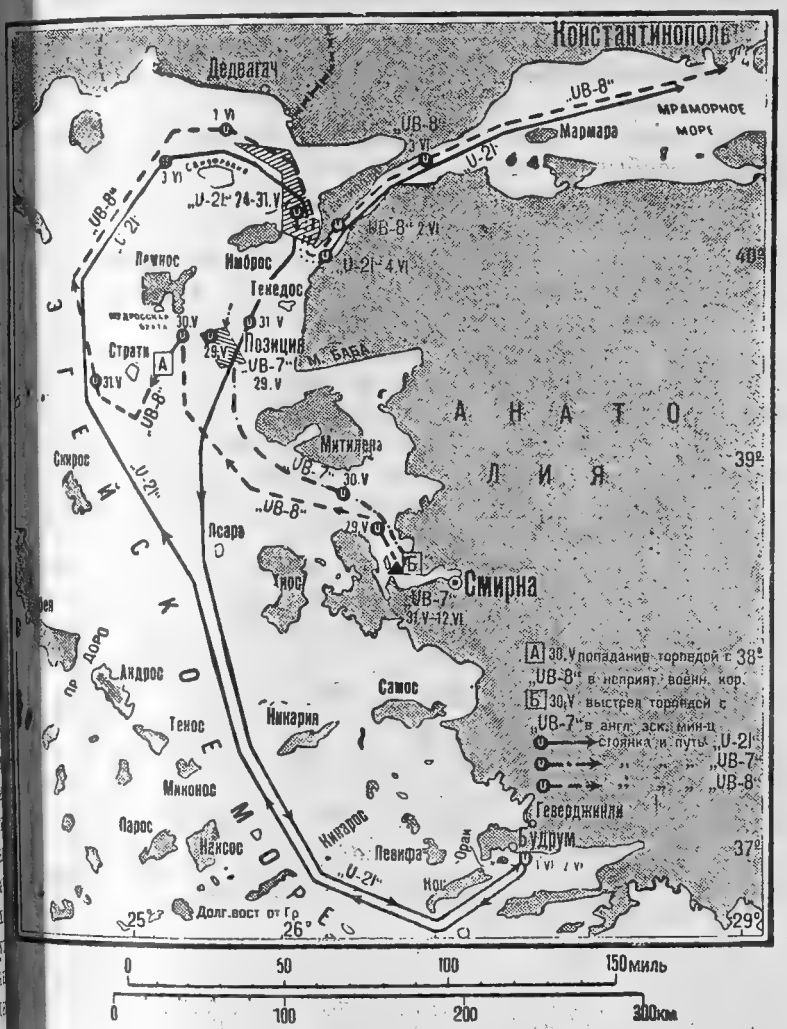
наблюдения и связи. Она находилась в небольшой бухте, вне района военных действий (ее обычно называли Херзингштанд, по имени командира подводной лодки *U-21*) (карты 1 и 15). Станция имела своим назначением поддержание связи с германскими подводными лодками, оперировавшими перед Дарданеллами, с целью передачи и получения информации о движении неприятельских кораблей и о неприятельских минных и сетевых заграждениях; этой же станции подводные лодки сообщали о своем намерении войти в Дарданеллы для дальнейшего осведомления об этом крепости Чанак.

После ликвидации опорных пунктов на малоазиатском берегу станция Херзингштанд была превращена в лоцманскую станцию для входящих в Дарданеллы подводных лодок.

Первой подводной лодкой, отправленной на восточный театр военных действий, явилась *UB-8*. Она была отправлена по железной дороге 20 марта 1915 г. в Полу, прибыла туда 25 марта и была тотчас же здесь собрана. После нескольких пробных походов она 2 мая морским путем направилась в Турцию. Из штаба средиземноморской дивизии ею были получены указания, что у острова Орака ее будет ожидать лоцман. Пополнив 3 мая свои запасы в Порто-Палаццо на острове Меледа (у побережья Черногории), подводная лодка 4 мая вышла в море на буксире австрийского крейсера *Новара (Novara)*. При скорости хода в 9,5 узла, около 3 час. *UB-8* неожиданно погрузилась. Вахтенному рулевому не удалось отдать буксир, и только в последнюю минуту он смог задраить горловину рубки подводной лодки. Он сам вместе с другими рулевыми и сигнальщиками бросился за борт. Лодка, имея 20° дифферента на нос, погрузилась на глубину в 18 *м* (60 фут.). Через неплотно задраенную горловину вода устремилась потоками во внутренние помещения. *Новара* застопорил машины, вследствие чего лодка всплыла на поверхность. Командир лодки тотчас же приказал отдать буксир и лег на обратный курс для спасения смытых людей; однако, один из не умевших плавать матросов уже утонул. *UB-8* пришлось итти назад для исправления повреждений, причиненных водой. 5 мая подводная лодка смогла снова

выйти в море. 8 мая с утра задул *Ost*-й ветер силою
8 баллов. Подводная лодка шла лагом к волне и поде
галась столь значительной качке, что создавалась угр
выливания кислоты аккумуляторов; поэтому лодке п
шлось повернуть и итти против волны. Тогда она ст
испытывать сильную килевую качку; волны перека
вались через рубку. Опасаясь, что погнутся горизонта
ные рули, командир погрузился на 20 *м* (65 фут.) и с
ждать лучшей погоды для следования надводным ход
11 мая без особых приключений *UB-8* подошла к Ора
здесь ее встретил лоцманский офицер и провел в глуб
бухты, где она могла укрыться от наблюдения с мо
Ввиду того, что у Орака в течение нескольких дней на
дилась английская подводная лодка, все запасы были п
правлены отсюда в бухту Геверджинли, в заливе Мен
лия; поэтому *UB-8* зашла в эту бухту на следующий п
для пополнения запасов топлива, смазочного масла и п
вианта. 13 мая она снялась с якоря для операций про
неприятельского флота у Дарданелл. Во время пог
испортился гироскопический компас, а командир не м
положиться на магнитный компас, девиация котор
достигла 2½ румбов; поэтому подводной лодке пришл
17 мая зайти в Смирну. 16-дневное плавание было оч
тяжелым для небольшой подводной лодки. Тесное по
щение давало свободному от службы личному сост
очень малую возможность для отдыха. Ввиду малой с
рости подводной лодки и невозможности во время пла
ния зарядить аккумуляторные батареи ее боевое зна
ние было невелико. К тому же из-за оживленного судо
ства приходилось следовать под водой, причем аккумул
торы несли большую нагрузку. Во время пребыва
в Смирне механизмы были перебраны, а гироскопичес
компас исправлен немецкими специалистами.

29 мая в 2 часа *UB-8* снова вышла в море (черт.
30 мая в течение всего дня она не обнаружила ни одн
парохода, и лишь в 19 час. появился большой трехтр
ный корабль, шедший зигзагообразным курсом в нап
влении на Мудросскую бухту (на острове Лемно
ввиду надвигавшейся темноты командиру не удалось ус
новить в перископ детали его внешнего вида. В 20 ч. 1



Черт. 4. Операции *U-21; UB-7* и *UB-8* в Эгейском море с 29 мая по 4 июня 1915 г.

подводная лодка выпустила торпеду, которая попала в пароход против задней трубы. *UB-8* видела, как взлетели на воздух палубные надстройки, но момент гибели парохода ей установить не удалось. Более точных сведений

о результате этой атаки не имеется. *UB-8* вошла в Дар
неллы 8 июня, не встретив на пути других возможнос
для атаки.

Для входа подводных лодок в Дарданеллы были необ
димы особые приготовления. Если ранее существов
стремление как можно теснее закрыть Дарданеллы м
ными заграждениями, то теперь возникла необходим
создать входной фарватер и обставить его возможно м
заметными предостерегательными знаками. Фарватер
проложен вплотную к европейскому берегу. Неприя
не мог его использовать, так как он представлял слиш
большие навигационные трудности и находился в предел
обстрела турецких заградительных батарей. Обстан
он был следующим образом: небольшие бочкообразн
буи отмечали концы линий минных заграждений и с
вились в местах, особенно трудных в навигационном
ношении.

Фарватер очистили от мин малые миноносцы. Осо
трудности представляло для подводных лодок по сво
характеру течение в узкости между Кум-Кале и Седд
Баром. Здесь на глубине 20 *м* (65 фут.) был замечен сл
ный водоворот, который во многих случаях мешал п
изводству поворота в определенную сторону. Для са
Дарданелл было установлено, что на глубине 25–3
(82—98 фут.) нет вовсе течения, а глубже имеется тече
противоположного направления. Последнее обстоят
ство при умелом использовании могло оказаться оч
кстати для малых подводных лодок при их неболь
подводной скорости.

Незначительность числа судов, встреченных *UB*
приходится объяснять тем обстоятельством, что дру
германская подводная лодка достигла успехов, имев
для турецкой обороны решающее значение.

Подводная лодка *U-21* вышла 25 апреля 1915 г. в 5 ч. 3
из Вильгельмсгафена (под командою кап.-лейт. Херзин
Путь в Средиземное море был выбран севернее Бри
ских островов; *U-21* избегала встречи с нейтральными и
приятельскими кораблями, чтобы не быть откры
2 мая в 19 час. *U-21* взяла курс на мыс Финистерре (Ис
ния) и здесь встретилась с пароходом *Марсала*, кото

доставил для *U-21* топливо и провиант. После обмена опознательными подводная лодка вошла вслед за кораблем в бухту Риа-де-Коркубьон, на западном берегу Испании, где, укрывшись за мысом Се, пришвартовалась к пароходу. Ночью приступили к приемке солярового масла и провианта; в 5 ч. 15 м. *U-21* приняла 12,5 *т* жидкого топлива и 1,9 *т* смазочного масла. Для окончательного пополнения запасов было условлено встретиться с пароходом *Марсала* 3 мая в 20 час. у входа в бухту Арроса[1]. В 5 ч. 30 м. 3 мая *U-21* вышла в море и шла в течение дня малым ходом под одной машиной курсом *S*. Принятое топливо во время пробы оказалось непригодным (не давало вспышки). Смесь с топливом старого запаса оказалась тоже невозможной вследствие разницы в удельных весах. Таким образом, вновь принятое горючее не годилось для моторов. Командир был поставлен перед задачей, решение которой имело огромное значение. Он пишет в своем военном дневнике:

«Наличный запас жидкого топлива—26 *т*. Решаю не поворачивать назад, а пытаться дойти до Каттаро. При экономичном ходе (9 узлов) старого солярового масла хватит с небольшим остатком, но только в том случае, если не понадобится слишком частое и длительное погружение. Возвращаться через канал, имея в виду меры противолодочной обороны, принятые англичанами, было бы неразумно. Путь вокруг Шотландии тоже представляет с этой точки зрения бо́льшие трудности, нежели путь вперед. Преимущества возвращения, заключающиеся в небольшом выигрыше в расстоянии (на 200 миль), сводятся к нулю необходимостью частого погружения. Свежая погода тоже вероятнее на севере, чем в Средиземном море. Наконец, в Средиземном море, даже при стечении самых неблагоприятных обстоятельств, можно пополнить запас топлива в нейтральном порту. В конце концов возвращение значительно затянуло бы выполнение операции».

Это решение командира имело огромное военное значение. Если бы он повернул обратно, то не только получилась бы задержка, но повторение операции, вероятно,

[1] К северу от Виго.—Прим. перев.

было бы уже излишним. Достигнутые им в Дарданелл
успехи в большой степени помогли Турции выдержа
атаки англичан; не будь его своевременного появления,
противление обороны было бы, вероятно, быстро сломле

При следующей встрече с пароходом *Марсала* команд
уведомил его о непригодности жидкого топлива и п
сил довести об этом до сведения соответствующих уч
ждений в Германии. 6 мая в 7 час. *U-21* прошла Гибр
тарский пролив вплотную к Марокканскому побереж
В 15 ч. 10 м. показались 2 небольших миноносца, уви
которые, подводная лодка погрузилась. Один из миноно
подошел на 1 000 *м* (5½ каб.), повидимому, заметил
рископ и открыл огонь. *U-21* погрузилась на глуби
20 *м* (65 фут.). Около 15 ч. 50 м. оба миноносца скры
из виду. 9 мая в 16 ч. 10 м. произошла еще одна встр
с пароходом. Несмотря на мглистый горизонт, о
была обнаружена, и, когда корабли находились д
у друга на траверзе, пароход неожиданно повернул
подводную лодку, которая была вынуждена быстро
грузиться. Обе встречи имели последствием посы
англичанами предупредительных радио. Следующая вст
ча *U-21* с неприятелем произошла 11 мая в 7 ч. 10
когда 2 французских эскадренных миноносца появи
в районе южнее Сицилии. Очевидно, перископ был з
чен; один из эскадренных миноносцев открыл огонь с
станции около 700 *м* (4 каб.), всплески ложились оч
близко к подводной лодке. Она погрузилась на 20
(65 фут.). Эскадренный миноносец прошел над нею и, п
димому, стремился ее найти; по крайней мере, шум
винтов долгое время был слышен поблизости.

Без дальнейших приключений *U-21* подошла 13
к Каттаро и в 15 час. вслед за австрийским эскадрен
миноносцем вошла в бухту. Расчеты командира впо
оправдались. Остаток топлива равнялся 1,8 *т*. П
выходе из Вильгельмсгафена топлива имелось 56,5
за переход в 1 900 миль до Финистере было израсходов
30,5 *т*, за переход в 200 миль до Каттаро—24,2 *т*. П
бывание в Каттаро длилось всего 7 дней, в течение кото
подводная лодка ремонтировалась и снабжалась. 20
в 18 ч. 30 м. *U-21* направилась к малоазиатскому по

режью. Командир избегал в дневное время пересекать коммуникации и проходить близ больших населенных островов. Он намеревался обойти 24 мая Лемнос и Имброс с севера, чтобы сперва выяснить расположение неприятельских кораблей и, если удастся, использовать сумерки или лунную ночь для атаки (карта 15).

24 мая в 11 ч. 45 м. он заметил южнее Дедеагача военный корабль, в котором при приближении опознал русский крейсер *Аскольд*. Крейсер, повидимому, стоял на якоре в 5 милях от берега. *U-21* своевременно погрузилась, имея все шансы остаться незамеченной. Командир решил не атаковывать крейсера, хотя попадание было бы несомненным. Он намеревался следовать к Галлипольскому полуострову, чтобы произвести первую атаку по находящемуся там англо-французскому флоту. Он предполагал, что его появление еще неизвестно, и не хотел понижать шансов атаки главного объекта выстрелом по неанглийскому крейсеру. Эта выдержка в ближайшие же дни принесла блестящие результаты.

Настало 25 мая. Отсутствие ветра и гладкое море создавали условия хорошей видимости. *U-21*, следуя в подводном положении, выяснила, что главные неприятельские силы находятся против ожидания не у Габа-Тепе, а у мыса Теплес. Поэтому она не могла уже к рассвету выйти для атаки главных сил. Зеркально-гладкое море и хорошая видимость создавали трудные условия для атаки, но, с другой стороны, как будто имелись и шансы на успех: подводная лодка еще не была обнаружена, а корабли стояли на якоре. В 5 ч. 30 м. *U-21* усмотрела по носу три линейных корабля типа *Агамемнон (Agamemnon)* и *Маджестик*, окруженные многочисленными мелкими кораблями. Госпитальное судно, повернувшее прямо на подводную лодку, вынудило последнюю погрузиться на 20 *м* (65 фут.). Возможно, что ее перископ был замечен, потому что один из эскадренных миноносцев некоторое время держался вблизи и несколько раз проходил над подводной лодкой. В 6 ч. 20 м. явилась, наконец, возможность повернуть для атаки ближайшего линейного корабля типа *Трайомф*. Линейный корабль стоял на якоре без сетевых заграждений, окруженный несколькими парохо-

дами. В 6 ч. 25 м. *U-21* подошла на дистанцию выстре
однако, несмотря на то что она шла на глубине 12,5
(41 фут.) и показывала перископ очень осторожно, ее
метили, и линейный корабль, стоя на якоре и управля
машинами, повернулся носом к подводной лодке. Ко
перископ снова показался, неприятель тотчас же откр
огонь из носовой башни с дистанции около 700 *м* (4 ка
Падения снарядов очень сильно ощущались на *U-*
Принимая во внимание, что и эскадренный миноно
продолжал держаться над подводной лодкой, от ат
пришлось отказаться. *U-21* погрузилась на 25 *м* (82 фу
и отошла истинным курсом 340°; шум винтов над
постепенно утих, так что в 8 ч. 40 м. подводная ло
смогла всплыть на 10-*м* (32,8-фут.) глубину.

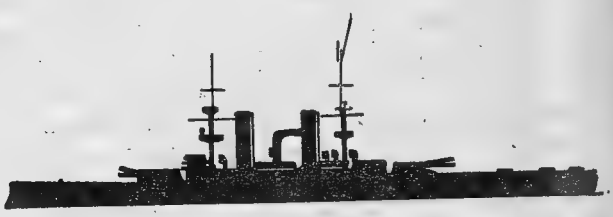
Под берегом подводная лодка обнаружила линей
корабль типа *Маджестик* на ходу и пошла на него в ата
Вскоре из-за кормы этого линейного корабля появи
шедший средним ходом другой линейный корабль т
Куин (Queen), находившийся от подводной лодки на бли
приятной для торпедного выстрела дистанции. Поэт
в 9 ч. 05 м. *U-21* с дистанции в 1 000 *м* (5½ каб.) выпусти
него торпеду из кормового аппарата. Корабль уклонился
торпеды, дав задний ход, и при появлении перископа откр
огонь кормовой противоминной артиллерией. Очевид
на гладкой поверхности моря с корабля заметили возд
ный пузырь торпедного выстрела. Командир счел, что
таких условиях надо отказаться от дневной атаки
кораблям, находящимся на ходу. Однако, аккумулятор
батарея уже разрядилась, и не представлялось возмож
отойти в подводном положении, с тем чтобы повтор
атаку вечером. Поэтому командир решил попытаться
ковать линейный корабль, стоявший на якоре у Габа-Т
и для этой цели лег на курс *Ost*. У Габа-Тепе стоял
якоре английский линейный корабль *Трайомф* с пос
ленными противоминными сетями; вокруг него беспре
но циркулировал большим ходом эскадренный миноно
а на ноках шестов противоминных сетей сидели набл
тели. Таким образом, линейный корабль казался до
точно обеспеченным от атак подводных лодок. Эскад
ный миноносец неоднократно вынуждал *U-21* погружа

на 20 *м* (65 фут.), а в 11 ч. 20 м., когда она следовала на глубине 15 *м* (49 фут.), эскадренный миноносец прошел над нею. 3 минуты спустя *U-21* подошла на дистанцию торпедного выстрела. Торпеда с ножницами была выпущена из носового аппарата с дистанции в 300 *м* (1½ каб.). На подводной лодке был слышен двойной взрыв: сначала—менее громкий, металлический удар, и сейчас же за ним очень громкий грохочущий взрыв. Из-за близости эскадренного миноносца командир не имел возможности проследить результатов атаки. *U-21* отошла на глубину 20 *м* (65 фут.), но шум винтов эскадренного миноносца был еще долго слышен. Очень вероятно, что в чистой, прозрачной воде светлосерый корпус подводной лодки на глубине 20 *м* был виден (опыт показал, что под водою из среднего перископа ясно был виден свой собственный носовой люк, отстоящий на 25 *м* от перископа). Лишь на глубине в 25 *м* (82 фут.) шум винтов затих. В 14 ч. 20 м. *U-21* всплыла на 10 *м* (32 фут.) и осмотрела горизонт—ни одного корабля не было видно у Габа-Тепе, а корабли, стоявшие южнее, также покинули свое якорное место.

В то время как сам стрелявший не смог наблюдать результатов своего смертоносного выстрела, это выполнили за него турецкие позиции. Наблюдатель, находившийся на высшем пункте оборонительной позиции Кодшачемендаг, сообщает об этом событии следующее:

«Как раз этот корабль (*Трайомф*) за последние дни особенно часто обстреливал 190-*мм* и легкой артиллерией Майдос, Килию, Маль-Тепе и турецкие позиции и батареи. Он производил обстрел почти по расписанию: утром, в полдень и вечером. Около полудня я услышал глухой звук. В окопах—большое волнение. Эскадренные миноносцы, рыболовные пароходы, корабельные шлюпки спешат на помощь, в то время как все большие корабли уходят самым полным ходом. *Трайомф* сделал еще несколько выстрелов в направлении на *N*, где, повидимому, находилась подводная лодка, а также и на *S*; один снаряд попал в пароход. На линейном корабле поднялась суета, я слышал звуки горна, громкие голоса, команды, спускались шлюпки, какие-то предметы выбрасывались за борт. Через несколько минут корабль накренился на один борт, скоро трубы и мачты легли

на воду, шесты сетевых заграждений торчали вверх; п
ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх. Д
суматоха—эскадренные миноносцы, пароходы, шлюпки, т
в воде, а посредине—красное тело умирающего гига



Линейный корабль *Трайомф (Triumph)* (1903)
Водоизмещение — 12 000 *т*; длина — 133 *м*; скорость хода — 20 узл.; вооружение — 4—254-*мм*; 14—190-*мм*; 14—76-*мм*; 2 торп. аппарата.

Корабль опрокинулся через 12 мин. после взрыва;
21 мин. корма его поднялась высоко вверх, и корабль
грузился носом в глубину, оставив целое кладбище об

Линейный корабль *Маджестик (Madjestic)* (1895)
Водоизмещение — 15 150 *т*; длина — 119 *м*; скорость хода — 17,5—18,5 узла; вооружение — 4 — 305-*мм*; 12 — 152-*мм*; 16—76-*мм*; 5 торп. аппаратов.

ков. В окопах началось громкое ликование и крики
стрельба прекратилась, друг и враг смотрели на воду,
живая незабываемые минуты».

Погибло всего 3 офицера и 70 матросов, так как
рукой было много спасательных судов.

U-21 отошла в подводном положении от побере
и только в 21 ч. 25 м., после 2½-часового пребыв
под водой, всплыла и зарядила аккумуляторную бата

Командир намеревался итти на *W*, чтобы обогнуть с севера остров Самофракию и к вечеру отыскать стоянку крейсера *Аскольд*, который, по его мнению, держался в том же районе: ведь никто не мог рассчитывать на появление подводной лодки в 40 милях севернее острова Имброс. В следующую ночь он намеревался вновь итти на *S*, чтобы на рассвете подойти к мысу Геллес.

26 мая прошло без событий: не был встречен ни *Аскольд*, ни какой-либо другой неприятельский корабль. С 20 ч. 45 м. подводная лодка шла на глубине 20 *м* (65 фут.); в 3 ч. 20 м. 27 мая она всплыла на 10 *м* (32 фут.). Дул легкий *Ost*-й ветер силой в 2 балла при волнении в 1—2 балла и очень хорошей видимости. У Га-Тепе не было ни одного корабля, у южного мыса полуострова Галлиполи можно было различить линейный корабль среди множества транспортных, госпитальных и других вспомогательных судов, вокруг которых циркулировало 6 эскадренных миноносцев. Линейный корабль был так плотно окружен вспомогательными судами, что подход под благоприятным для атаки курсовым углом казался почти невозможным. Вот как описывает командир *U-21* в своем дневнике свой подвиг:

Подводная лодка *U-21* (1913)

Водоизмещение — 650 *т*; длина — 64,2 *м*; подводная скорость хода—9,6 узла, надводная—15,5 узла; вооружение—1—88-*мм*; 1 пулемет; 4 торп. аппарата; 9 торпед.

«4 ч. 15 м. Маневрирую для выхода в атаку сперва курсом *W*, потом курсом *Ost*. Условия для незаметного приближения несколько лучше, чем 25 мая (волнение 1—2 балла). 5 ч. 38 м.— выпуск торпеды из носового аппарата между 2 пароходами с дистанции 600—700 *м* (3½—4 каб.), угол встречи торпеды с целью 120°. Слышен взрыв. После выстрела подводная лодка несколько погружается. Находящиеся поблизости эскадренные миноносцы приближаются к подводной лодке и несколько раз проходят над ней. Погружаемся на 20 *м* (65 фут.). 6 ч. 15 м.—идем на глубину 10 *м* (32 фут.). Между двумя пароходами над водою виден корпус опрокинувшегося корабля. Вокруг много кораблей; 8—10 эскадренных миноносцев и не-

сколько рыболовных пароходов систематически обыскив
водный район между Имбросом и Галлиполи. Чтобы
показать, куда отходит подводная лодка для зарядки акку
ляторов, продолжаем итти на глубине 20 *м*».

На этот раз жертвой смелой атаки пал английс
линейный корабль *Маджестик*. Потери в личном сост
составляли 40 чел. Гибель этих двух линейных кораб
в дополнение к гибели линейного корабля *Голиаф* заст
вила неприятеля убрать все большие корабли от побе
жья. Поэтому *U-21*, несмотря на большую выдерж
не имела больше случая для атаки.

29 мая командир сделал попытку атаковать линей
корабль типа *Маджестик*, стоявший на якоре в бу
Кефало (на острове Имброс). При этом подводная ло
в 13 ч. 24 м. запуталась в сетевом заграждении, кото
закрывало вход в бухту. В средний перископ было вид
что проволоки обмотались вокруг корпуса подвод
лодки. Резкой перекладкой руля и переменными ход
машин удалось разорвать сети и освободиться. Одна
два толстых троса остались на корпусе подводной ло
и тянулись в направлении за корму и вверх. Подвод
лодка следовала малым ходом на глубине 25 *м*. К счаст
работа в сетевом заграждении не была замечена, и
дело происходило в полдень при тихой ясной пог
Опасение, что за подводной лодкой на поверхности во
тащатся концы или буйки, оказалось напрасным
крайней мере, над *U-21*, шедшей на глубине 30 *м*, про
какой-то корабль, ничего не заметив. Днем, в надвод
положении, после часовой работы удалось освободи
от петель сетей, опутавших лодку. Весьма хорошую сл
бу, как оказалось, сослужил сетевой отвод.

30 и 31 мая *U-21* не встретила никаких подходящих
атаки объектов; попадались только эскадренные мино
цы, рыболовные пароходы и вспомогательные кораб
Обследовать остров Лемнос не стоило: очевидно, в т
ной своей базе—Мудросской бухте—корабли были
лучше обеспечены, нежели в бухте Кефало. Поэт
командир решил итти 1 июня в базу Будрум. В 14 ч. 4
подводная лодка встала там на якорь и получил
начальника базы указания для входа в Дарданел

От приемки топлива можно было воздержаться ввиду наличия запаса в 33 *т*.

Личный состав отдохнул в течение ночи, и 2 июня в 8 ч. 45 м. *U-21* снялась с якоря, направляясь в Дарданеллы. Командир—кап.-лейт. Херзинг — намеревался еще раз обыскать наружный берег полуострова Галлиполи и в случае отсутствия неприятельских кораблей войти в Дарданеллы. Оказалось, что, за исключением эскадренных миноносцев, все военные корабли исчезли. Ввиду этого в 9 час. *U-21* пошла ко входу в Дарданеллы. У мыса Геллес она попала в сильный водоворот, затруднявший повороты. Сильные разрывы, слышные на подводной лодке, заставили ее погрузиться на 42 *м* (138 фут.). Однако, источником разрывов являлась не стрельба преследующих кораблей, а вероятно, стрельба своих же береговых батарей. Всплыв в 13 час., подводная лодка убедилась, что благодаря попутному глубинному течению она оказалась у турецких минных заграждений скорее, чем предполагалось. В 13 ч. 15 м. *U-21* миновала заграждения и в сопровождении турецкого миноносца направилась к Константинополю, куда прибыла 5 июня в 17 час., через 40 дней после выхода из своей германской базы.

Во время крейсерства подводных лодок *UB-8* и *U-21* перед Дарданеллами на театр военных действий прибыла третья подводная лодка—*UB-7* (лейт. Вернер).

UB-7 была переброшена по железной дороге в Полу, откуда вышла 11 мая (черт. 4). 20 мая в полдень она достигла без особых происшествий базы Орак, откуда для пополнения своих запасов направилась в бухту Северджинли. На основании полученных сведений командир намеревался пройти севернее Лемноса и Имброса и атаковать неприятеля с *N* между Имбросом и материком. В пользу такого решения говорило и то обстоятельство, что *UB-8*, идя из Смирны, предполагала подойти к Дарданеллам с юга и, таким образом, избежать взаимной помехи. 3 мая на пути от острова Никария до острова Скирос было замечено довольно оживленное движение судов и даже усмотрен броненосный крейсер, но вследствие незначительной скорости подводной лодки случая для атаки не представилось. Из-за повреждения дизель-

мотора пришлось взять курс на Афон. В помощь элек
мотору был поднят парус. При попытке исправить ди
мотор выяснилось, что последний стопорился ка
раз при сообщении его с гребным винтом, а значит,
можно было пользоваться только для зарядки бат
для надводного хода приходилось пользоваться элек
мотором. Положение требовало величайшей эко
электрического тока. Подводное плавание, необход
во избежание встречи с пароходами и парусниками, я
лось слишком большой нагрузкой для батарей. Поэ
25 мая было устроено следующее приспособление
ружи корпуса подводной лодки, на уровне крыши р
была установлена пустая бочка емкостью в 40 ли
одним своим концом укрепленная к рычагу, выстрел
шемуся изнутри подводной лодки; при необходим
укрыться под воду лодка погружалась, уничтожала
точную плавучесть и оставалась под водой, как бы
вешенная к бочке, благодаря чему не расходовался
трический ток. К вечеру удалось обнаружить причи
исправности дизель-мотора, и 26 мая около 6 час. он
снова работать 3 цилиндрами. Командир надеялся
полнить свой первоначальный план, тем более что вс
и четвертый цилиндр заработал исправно. Из-за ав
подводная лодка потеряла 2½ дня и временами дре
вала в пределах видимости с острова Лемнос с полуп
женной батареей—«положение неприятное с точки зр
подводника», как говорилось в военном дневнике ко
дира.

27 мая в 4 ч. 20 м., следуя в подводном положении,
подошла к мысу Кефало на острове Имброс (карта
При осмотре бухты в самой глубине ее оказались ле
крейсер, линейный корабль, повидимому, типа *Куин
забет* и несколько эскадренных миноносцев, перед ни
12—15 пароходов. У входа стоял в дозоре легкий кре
Случайно в 8 ч. 15 м. *UB-7* оказалась вплотную у вход
буя. Прежде чем удалось убрать перископ, после
прочертил по буйрепу входного буя, и хотя буйреп и
отброшен сетевым отводом, но, повидимому, при
или натянулся, или оборвался. Во всяком случае до
ный крейсер что-то заметил и прошел большим х

над подводной лодкой, которой пришлось погрузиться на 14 *м* (46 фут.).

На успешную атаку и последующий выход из бухты было мало надежды: действительно, присутствие подводной лодки, очевидно, стало известным; военные корабли стояли за транспортами на сравнительно малых глубинах, так что подводной лодке оставалось очень мало места для маневрирования; следовало ожидать, что поперек бухты поставлено тросовое или минное заграждение, и лишь случайно удалось найти внешний конец фарватера, ведущего через него; к тому же и батарея подводной лодки была наполовину разряжена. Командир считал, что уже само появление подводной лодки перед неприятельской базой имеет большое моральное значение, поэтому он вышел из бухты и поблизости от Габа-Тепе лег на дно на глубине 17,5 *м* (57 фут.), чтобы с наступлением темноты прорваться через линию дозоров. Ориентируясь при подходе к якорной стоянке у Габа-Тепе, *UB-7* усмотрела только группы эскадренных миноносцев; других кораблей, в частности линейных и аэростатной матки, не было видно.

После 19½-часового нахождения под водой *UB-7* в 23 ч. 30 м. всплыла для зарядки батарей. Несмотря на произведенную очистку воздуха и восстановление расхода кислорода, уже к 22 час. воздух был совершенно непригоден для дыхания, и дышать приходилось через особые регенеративные (калиевые) патроны.

28 мая *UB-7* прошла между островами Имброс и Лемнос целью обыскать южные берега обоих островов. Командир пришел к убеждению, что вследствие каких-то ему неизвестных успехов подводных лодок большие корабли отозваны, и в открытом море находятся только эскадренные миноносцы и сторожевые корабли. Он видел на воде множество обломков и предметов снаряжения, очевидно, принадлежавших не только транспортам, а также огромные нефтяные пятна. 29 мая тоже не представилось случая для атаки, а 30 мая подводная лодка направилась в Смирнскую бухту (черт. 4). Внутри бухты *UB-7* атаковала неприятельский эскадренный миноносец, но последний уклонился от торпеды. До наступления темноты он обыскивал

бухту, так что *UB-7* только в 20 час. смогла всп
и ночью встать на якорь в гавани. Теснота помещ
127-тонной подводной лодки, а также порча мотора
ставили личный состав в особенно тяжелые усло
незнакомые большим подводным лодкам. 20 дней плава
было пределом того, что мог вынести экипаж такой
ленькой лодки. Командир был единственным офице
на ней, так что его никто не мог сменить даже на коро
срок. До 12 июня *UB-7* ремонтировалась в Смирне. 13 и
она вышла в море с намерением атаковать неприятель
силы при входе в Дарданеллы. Однако, в районе Лемн
Имброса и входа в Дарданеллы никаких кораблей
было усмотрено, зато возле южной оконечности Га
польского полуострова находились различные парох
обеспеченные внешней и внутренней линиями охран
эскадренных миноносцев. 17 июня в 10 час. *UB-7* ата
вала транспорт с одной трубой и четырьмя мачтами;
торпеды был виден до самой цели (в направлении на тру
но взрыва не последовало. Атака из левого торпед
аппарата тоже не имела последствий, хотя след тор
и вел к цели. Командир отнес эти неудачи, помимо
хой работы торпед, за счет значительного волнения,
торое возле мыса Геллес усиливается от встречи с
нием. В этот день дул *NW* силой в 6 баллов, и волне
соответственно достигало 5—6 баллов. Непопадания
педами командир считал возможным отнести за счет с
ной волны на том основании, что на подводной ло
даже при следовании на глубине в 12 *м* (39 фут.), сп
ощущалось волнение.

После очень сложной для небольшой подводной ло
перезарядки аппарата запасной торпедой *UB-7* 19 и
сделала попытку произвести атаку у Габа-Тепе и у
Геллес. Но объектов для атаки не имелось. У мыса
(карта 15) лодка обнаружила заграждение из стал
тросов. Море было зеркально спокойное, ввиду чего д
нейшие операции не имели надежды на успех; поэ
командир решил войти в Дарданеллы. В 13 час. он до
до Чанака и 21 июня встал на якорь в гавани подвод
лодок в Константинополе.

Деятельность неприятельских подводных лодок

метно мешала дарданельскому транспорту: они причиняли много неприятных потерь. Первоначально войска подвозились морским путем—самым быстрым и удобным. Но этот путь являлся в то же время и наиболее опасным. 10 мая два транспорта под конвоем эскадренного миноносца *Гайрет* находились на пути в Дарданеллы. Английская подводная лодка *E-14* атаковала их. Голог ной пароход *Патмос (Patmos)* уклонился от торпеды, а турецкий пароход *Гюльджемаль (Güldschemal)* (вместимость 5 071 рег. тонн бр.) получил попадание в носовую часть. Эффект взрыва был очень незначителен: форштевень оказался перебитым, но водонепроницаемая переборка выдержала, и пароход остался на плаву; потерь в личном составе и материалах не было. На следующий день ценный пароход был приведен на буксире в Золотой Рог. По этому поводу английские источники[1] единогласно сообщали, что пароход, имевший на борту 6 000 чел. (пехотная бригада и несколько батарей), затонул. Черчил пишет: «Это ужасное событие фактически положило конец передвижению турецких войск морским путем». Но в действительности дело обстояло иначе: 28 мая подводная лодка потопила небольшой турецкий пароход *Пандерма (Panderma)*, входивший в состав конвоя из 4 пароходов, сопровождавшегося миноносцами; при этом погибло около 250 чел. и столько же было спасено. Это был единственный случай потерь среди перевозившихся сухопутных войск в результате действий неприятельских подводных лодок. 25 мая намечалась доставка в Дарданеллы турецкой дивизии. Дивизия была посажена на транспорты, стоявшие у константинопольской набережной. Английской подводной лодке *E-11* удалось атаковать эти транспорты в гавани. Торпеда попала в лихтер и потопила его. Германский пароход *Стамбул (Stambul)* (3 359 рег. тонн бр.), у которого стоял лихтер, получил пробоину, но не затонул. Вторая торпеда ударилась в стенку набережной. Само собой разумеется, что оба сильных взрыва произвели переполох среди портового населения. Войска тотчас же

[1] Corbett, т. III, стр. 27; Churchill, World crisis, т. II, стр. 407.

были высажены и должны были выступить сухим пу
С этого дня войска больше не отправлялись морским
тем. Однако, снабжение провиантом было невыполн
по суше. Приходилось снабжать массу войск численно
450 000 чел. и соответствующее количество живот
Для доставки на фронт потребного ежедневного снабж
(400—500 *т*) требовалось не столь уже много трансп
ных средств при условии 10-дневного перехода от ко
ных пунктов железнодорожных линий Константинопо
Узункепрю и Смирна—Пандерма (карта 1). Турец
генеральная инспекция тыла пыталась посредством
стройки полевых железных дорог на европейском и аз
ском побережьях сократить срок подвоза снабж
и улучшить его посредством регулирования движени
дорогам. Но из-за недостатка рабочих рук и матери
эти попытки ни к чему не привели. Подвоз мог прои
диться только морем, и, таким образом, снабжение ар
находилось в зависимости от обеспеченности морских к
муникаций с обеими базами: Гайдар-Паша и Пандер
Со времени высадки неприятельской армии снабж
турецкой армии продовольствием не соответствовал
росту. Поэтому было невозможно образовывать за
наоборот, с течением времени расходовалась вся имевш
наличность. Войска находились в зависимости от пр
транспортов с продовольствием и жили сегодняшним д
До самого конца боев в Дарданеллах в деле снабж
не произошло перемен. Деятельность неприятельских
водных лодок являлась тяжелой заботой; полная о
новка морского транспорта привела бы армию к катастр
К счастью, транспорты с продовольствием почти ни
не атаковывались во время перехода. Первая потеря
кого рода произошла в августе 1915 г. В портах Ан
Бергас, Чаркой было потоплено несколько пароходов,
почти во всех случаях удавалось спасти некоторую ч
груза. Долгое пребывание кораблей в гаванях для
грузки увеличивало опасность. Приспособления для
грузки почти полностью отсутствовали, так что разгр
одного парохода часто длилась неделями. Случал
что из-за недостатка в мешках рожь, бобы и горох пр
насыпались в трюм, и для выгрузки приходилось сп

пересыпать их в мешки. Из-за этого в гаванях скоплялось по нескольку пароходов, ожидавших очереди и являвшихся хорошим объектом для атак подводных лодок. Никакой регулярности в снабжении не было. В случае наличия у главного интенданта Измаила-Хакки-паши соответствующих продовольственных грузов посылалось несколько пароходов сразу; при отсутствии продовольствия армии приходилось ждать. Потеря тоннажа при ограниченном количестве торговых судов была очень неприятна, тем более что использовать можно было только большие пароходы с значительной грузоподъемностью. Не каждый поврежденный пароход погибал окончательно, но пригодный для перевозки продовольствия тоннаж постепенно сократился до 56 000 *т*. Замена была невозможна, а поврежденные корабли ремонтировать не удавалось ввиду отсутствия судостроительных материалов и недостатка времени.

В августе английским подводным лодкам впервые удалось увеличить число потерь до угрожающих размеров. Если бы потери тоннажа продержались на том же уровне в течение ближайших месяцев, то сопротивление 5-й армии было бы сломлено. В сентябре цифра потоплений равнялась нулю, и только во второй половине октября она опять возросла. Но решающий момент не был использован. Выйти из положения использованием караванов баржей и буксире пароходов не удалось бы ввиду недостатка подходящих буксирах и перлинях. Несмотря на все препятствия, преодолевая нечеловеческие трудности, снабжение армии скудным пайком все же поддерживалось, и тем самым сохранялась до конца ее боеспособность. Часто нехватало самого нужного, и особенно страдали от недостаточного питания животные.

Перевозка боевых припасов встречала сравнительно меньшие помехи. 24 мая английская подводная лодка *E-14* потопила турецкий пароход *Нагара (Nagara)* (300 *т*). При этом погибли ценное 150-*мм* орудие с *Гебена* с боевым запасом на 250 выстрелов и 350—88 *мм* снарядов. При гибели уже упомянутого парохода *Пандерма* погибло 000 снарядов и зарядов для полевой артиллерии. После перехода на караваны и отказа от использования больших

пароходов потерь больше не было. На фронт в тече
периода сентябрь—декабрь 1915 г. было доставлено ок
6 000 *т* военных материалов без всяких потерь.

Деятельность неприятельских подводных лодок не ст
ничивалась, однако, борьбой с турецкими военными тра
портами. Они атаковывали без предупреждения торго
пароходы, пассажирские и госпитальные корабли. 31
1915 г. в 10 час. в порту Пандерма подводной лодкой,
ходившейся в подводном положении, был без предуп
ждения потоплен торпедою невооруженный германс
пароход *Мадлен Рикмерс (Madeleine Rickmers)*. Пар
этот стоял на якоре и грузил рожь, растительное ма
и мыло для Константинополя. Ни войск, ни вооруже
на нем не имелось. 1 июня в 21 час пароход *Лилли Р
мерс (Lilli Rickmers)*, имея на борту 700 раненых,
ходился в 3 милях от Сан-Стефано; на нем был под
флаг Красного креста и Красного полумесяца; на об
бортах, кроме того, имелись марки: на белом поле кра
кресты размером в 2 *м*, ярко освещенные. Несмотря на
отличия госпитального корабля, в него была выпу
торпеда, которая прошла перед форштевнем. В 13
18 мая был атакован без предупреждения турецкий па
ход *Дойан (Doyan)* (300 *т*), шедший из Константино
в порт Пандерма; повернув, пароход избежал попада
торпеды; на нем находилось 700 чел., среди них м
женщин и детей, которые из-за переполнения парохода
ходились на верхней палубе и были хорошо заметны
ружи. Неприятельская подводная лодка вскоре всп
за пароходом.

Рыбачьи суда и парусники с греческими беженцами
однократно атаковывались подводными лодками, испо
зовавшими для этой цели артиллерию или торпеды. В
нике одного из офицеров с французской подводной ло
Тюркуаз (Turquoise) рассказывается, что 24 октября
обстреляла 45 снарядами рыбачье судно, причем па
жиры были потрясены жестокостью происходившего. 26
тября английская подводная лодка *Н-1* обстреляла
тиллерийским огнем парусник, по которому *Тюркуаз*
лала перед тем 2 торпедных выстрела.

Германское посольство неоднократно поднимало пе

американским посольством вопрос о многочисленных нарушениях «союзниками» Гаагской конвенции, но эти протесты не имели никаких результатов. Турецкое главное командование внесло предложение, чтобы служащие американского Красного креста участвовали в походах турецких госпитальных судов; однако, это предложение не было проведено в жизнь.

После отхода неприятельских линейных кораблей и крейсеров от Дарданелл, вызванного успехами подводной лодки *U-21*, оба турецких линейных корабля *Барбаросса* и *Торгут* не имели уже случая участвовать в операциях. Во время походов в Дарданеллы и обратно им угрожала только подводная опасность. В лунную ночь 27 мая на пути в Дарданеллы *Барбаросса* заметил в узкости у островов Мармара сперва справа, а потом слева подводную лодку. На этот раз линейный корабль охранялся 2 миноносцами, которые тотчас повернули в направлении на подводную лодку; последняя была вынуждена оставить свое намерение атаковать и быстро погрузилась. К подводной опасности теперь в проливе прибавилась угроза со стороны неприятельских самолетов-бомбардировщиков, вынуждавших дежурный линейный корабль бросать «защитный» пароход и зигзагообразными курсами избегать попаданий бомбами. Такое маневрирование даже в случае тревоги требовало лишнего расхода угля. Командующий флотом был вынужден поэтому убрать линейные корабли из Дарданелл. Один из них постоянно стоял в Золотом Роге в полной боевой готовности.

Целый ряд причин, в том числе: 1) помеха судоходству в Мраморном море, 2) необеспеченность пароходов во время погрузки и выгрузки, 3) затруднения, испытывавшиеся со стороны неприятельских подводных лодок линейными кораблями во время занятия ими позиций для стрельбы по береговым целям, 4) нагрузка, ложившаяся на флотилию эскадренных миноносцев по конвоированию транспортов и связанный с этим расход угля заставили командующего флотом уже в течение продолжительного времени обмениваться с адм. Узедомом соображениями о преграждении входа в Дарданеллы сетями. Мнения разошлись. Исключительная глубина—до 100 *м* (55 саж.)

у Нагары, в самом узком месте, ширина которого дост
гала 2 000 *м* (11 каб.), сильное течение, временами дов
дившее до 4 узлов, и притом трудные условия постано
на якорь буев при каменистом грунте и скалистом д
а также подвески сетей—являлись вескими доводами п
тив сетевых заграждений. Адм. Узедом ни в коем слу
не желал сетевых заграждений. Сушон, однако, хо
испробовать все возможности на практике и поручил г
манским командирам линейных кораблей совместно с м
ским арсеналом сплести из всяких подходящих материа
полотнище сети, которая была затем подвешена меж
двумя буями в Босфоре, в месте наиболее сильного те
ния. Таким образом, возможность осуществления сетев
заграждения была доказана. Ввиду удачи опыта один
командиров линейных кораблей получил поручение рук
водить постановкою сетей на месте в Дарданеллах, а в
рой—изготовлением самих сетей, получением нужных м
териалов и доставкой сетей в Дарданеллы. Сетевое з
граждение блестяще себя оправдало (подробности о нем
см. прилож. 1 и черт. 35).

Глава XVI

ДЕЙСТВИЯ ТУРЕЦКОГО ФЛОТА НА ЧЕРНОМ МОРЕ ЛЕТОМ 1915 г. *БРЕСЛАУ* ПОДРЫВАЕТСЯ НА МИНЕ

Противник мешает подвозу угля. Бой *Бреслау* с двумя русскими эскадренными миноносцами. Совещание в Чанаке о самых крайних мероприятиях. *UB-7* в Черном море. Обстрел Зунгулдака. Конвоирование угольных транспортов. *Бреслау* подорвался на мине. *Гебен* выходит в море для обеспечения угольных транспортов. Гибель трех пароходов.

Отрезанность Турции от ее союзников привела к тому, что в деле ведения войны она оказалась предоставленной самой себе. Германское высшее командование понимало, что против невероятных усилий англичан и французов у Дарданелл Турция могла устоять лишь при условии подвоза боевых припасов из Германии, а для этого необходимо было бы открыть путь через Балканский полуостров, сломив сопротивление Сербии. Однако, на выполнение такого плана не было надежды в течение лета 1915 г. Русское наступление на Кавказском фронте, проводившееся в большом масштабе, не давало возможности снять оттуда войска для балканского похода. Поведение обеих нейтральных стран—Румынии и Болгарии—зависело от исхода задуманных операций. В то время как симпатии Румынии к Антанте были очевидны, Болгария в различные периоды вела переговоры с Турцией о заключении союза. Конкретных результатов было трудно достигнуть из-за высоких требований Болгарии по вопросу регулирования ее границ с Турцией.

Итак, несмотря на серьезность положения, приходилось обходиться своими слабыми средствами. Для обороны Галлипольского полуострова в первую очередь было не-

обходимо наличие достаточного количества боевых пр
пасов. Для их доставки требовалось большое количест
угля, которое пополнялось подвозом из анатолийско
угольного бассейна. При таких условиях приходило
отказываться от всех тех операций, которые не вызы
лись крайней необходимостью; ввиду этого Сушон вне
подтвердил распоряжение об обязательности величай
экономии в расходе топлива; даже флагманский кора
был вынужден к бездействию. Подвоз угля был постоя
затруднен стараниями русских: подводные лодки и нов
эскадренные миноносцы прилагали все усилия, чтобы п
кратить его совсем. Для конвоирования угольных тра
портов пришлось привлечь флотилию эскадренных ми
носцев и легкие крейсеры. С 27—29 мая *Бреслау* обес
чивал транспорт, шедший в Зунгулдак, и конвоиро
оттуда обратно 2 нагруженных парохода. При этом 27
в 18 ч. 45 м. перед Зунгулдаком была обнаружена и
стреляна неприятельская подводная лодка в подводн
положении. Перископ исчез, и транспорт смог споко
следовать дальше (черт. 5, А).

10 и 11 июня во время дальнейших операций *Бре*
пришлось выдержать бой с 2 новыми русскими эскад
ными миноносцами, имевшими исключительно сил
вооружение (три 105-*мм* и два 75-*мм* орудия). *Бре*
обнаружил неприятеля в 2 часа 11 июня и открыл по н
огонь с дистанции 1 800—2 200 *м* (10—12 каб.). Неприят
тотчас же ответил на обстрел. Было замечено, что го
ной эскадренный миноносец получил целый ряд попа
ний, вследствие чего он сильно накренился и позднее
тонул (черт. 5, *Б*). Были достигнуты попадания и во вто
эскадренный миноносец. От нескольких выпущенных
пед *Бреслау* уклонился, зато получил три попадания
рядами, которые вывели из строя 7 чел. убитыми и 15
ненными. Боеспособность *Бреслау* не пострадала, по
жденная радиостанция была быстро исправлена. По р
ским источникам (С. Граф, Русский флот в мир
войну и революцию)[1], в бою участвовали эскадренные

[1] Graf, Die russische Flotte im Weltkrieg und in der R
lution.

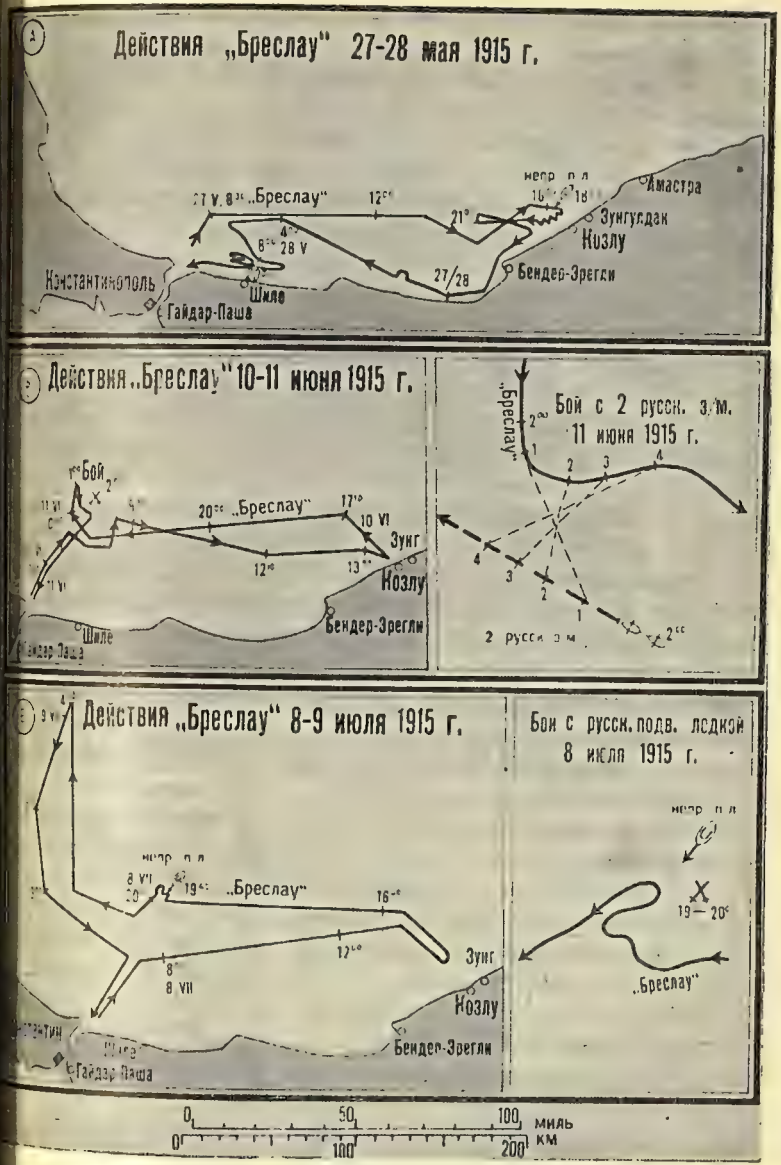


Рис. 5. *А)* Действия *Бреслау* 27—28 мая 1915 г.; *Б)* Действия *Бреслау* 10—11 июня 1915 г. *В)* Действия *Бреслау* 8—9 июля 1915 г.

носцы *Дерзкий и Гневный*. Наблюдения *Бреслау* бы
правильны, поскольку первый сделанный выстрел пол
в *Гневного*. Последний остался на месте без движения вс
ствие перебитого главного парового трубопровода[1]. П
окончании боя с *Бреслау*, *Дерзкий* отправился на поис
пострадавшего эскадренного миноносца и на рассв
нашел его в довольно безнадежном состоянии. По русск
данным, *Дерзкому* удалось взять *Гневного* на буксир и пр
вести в Севастополь. Вероятно, это были те же 2 эск
ренных миноносца, которые обстреляли вечером Зунгулд

Самостоятельно следовавшие угольные транспорты по
вергались постоянно серьезной опасности: почти кажд
день приходили известия о присутствии русских подво
ных лодок близ угольного побережья; этим подводн
лодкам удавалось, помимо уничтожения парусников, т
пить и угольные транспорты. Турецкая флотилия эск
ренных миноносцев была так занята конвоирован
транспортов в Дарданеллах, что только случайно я
лась возможность их посылки в Черное море. Аварии и не
ходимая чистка котлов постоянно отвлекали некото
количество миноносцев, хотя и на весьма короткое вре
благодаря самоотверженной работе личного состава. М
гочисленные перевозки боевого запаса и материалов д
сооружения сетевого заграждения выполнялись им
шимися в Мраморном море плоскодонными парусниками
магонами, буксировавшимися мелкосидящими пароход
Несколько таких караванов обеспечивались сразу небо
шим числом миноносцев. Таким образом пытались ог
ничить число объектов для атак подводных лодок. П
огромной потребности на фронте в боевых припасах эт
караванов никогда нехватало. 21 июня батареи азиатск
берега, выдвинутые вперед у Интепе, расстреляли по
все снаряды. Крепость запросила по телеграфу о доста
боевых припасов. Вследствие этого минный крейсер *Де*
большим ходом вышел в море для доставки в Дарданел
739—88-*мм* и 150—150-*мм* снарядов.

---

[1] *Гневный* получил повреждение трубопровода и врем
лишился хода. По исправлении повреждений самостоятельно до
Севастополя, сопровождаемый *Дерзким*.—Р е д.

В период, когда морское командование особенно было занято, с одной стороны, угольным вопросом, а с другой— обеспечением перевозки боевых припасов, 5-я армия неоднократно требовала посылки подводных лодок для поддержки береговых операций. Командующий флотом не всегда мог итти навстречу этим желаниям; он старался растолковать турецкому главному командованию, что подводные лодки перед каждым выходом в море требуют полного ремонта на судостроительной верфи.

В конце июня 1915 г. обстановка на Галлипольском полуострове складывалась чрезвычайно серьезно. Неприятель действовал энергичными средствами. Многочисленные ежедневно прибывавшие пароходы доставляли огромное количество военного имущества, в то время как турки все больше и больше исчерпывали свои скудные запасы. 30 июня, в Чанаке, Сушон обсудил с адм. Узедомом вопрос о возможности принятия чрезвычайных мер. На этом совещании выяснилось, что скорострельные батареи азиатского берега особенно деятельно поддерживали в последнее время своим огнем южную группу турецких войск, которую теснил противник, и что наличных боевых припасов у них оставалось лишь на несколько дней. Сушону пришлось отклонить дальнейшую передачу 150-*мм* и 88-*мм* орудий с *Гебена*, чтобы не снижать его боевой готовности ниже допустимого предела; он согласился лишь на замену уничтоженного 105-*мм* орудия соответствующим орудием с *Бреслау* вместе с боезапасом на 300 выстрелов. Оставал вопрос о внезапном прорыве *Гебена* и турецких линейных кораблей из Дарданелл и обстреле ими с тыла английских позиций у Сед-эль-Бара. Образование прохода в минном заграждении заняло бы не менее 14 дней. Несмотря на величайшую секретность работ, они все же стали бы известны неприятелю; его самолеты тотчас же обнаружили бы производство работ. Даже незамеченный выход кораблей в море вскоре же привлек бы линейные корабли противника для обороны своих береговых позиций, и все свелось бы к артиллерийскому поединку между большими кораблями. Для неприятеля открывалась при этом благоприятная возможность использовать свои подводные лодки. Кроме того, фарватер оставался опасным

из-за своих и неприятельских минных заграждений. По этому Сушон отказывался от такого плана. Он придерживался мнения, что большего успеха можно ожидать, использовав *Гебен* и турецкие линейные корабли за заграждениями. Энвер-паша, присутствовавший на совещании, считал опасность, угрожавшую Дарданеллам, не такой серьезной: правда, боевые припасы находились на исходе, но в окрестностях Константинополя имелось еще на крайний случай 150 000 чел. сухопутных войск; по его мнению, решение не выходить из Дарданелл с большими кораблями следовало признать вполне правильным. Действительно, при наличии минной опасности и вероятного сильного противодействия со стороны неприятеля пришлось бы потерять почти все корабли, не добившись соответствующего успеха. Правда, *Гебен* не так-то легко было бы уничтожить, но тяжелые повреждения, которые были бы им получены, поставили бы под сомнение возможность его дальнейшего боевого использования. В таком случае для неприятеля представилась бы благоприятная возможность использовать открытый проход через минные заграждения, и, ввиду того, что береговые батареи при уничтожности их боевого запаса не смогли бы оказать значительного противодействия, путь в Мраморное море был бы открыт.

Командующий 5-й армией ген. Лиман-ф.-Зандерс в конце июня просил Сушона о сформировании десантного отряда с флота для поддержки решительного наступления в южном секторе. Сушон был вынужден отказать в этом, принимая во внимание, что корабли и так не имели полного комплекта команды после выделения из их состава различных отрядов, и дальнейшее откомандирование личного состава грозило понизить боеспособность кораблей. При значительной численности армии небольшой десантный отряд не мог иметь серьезного значения; кроме того матросы не были достаточно обучены тактике пехоты, чтобы успешно выступать против противника, имевшего опыт многомесячных боев. Сушон уже сделал все, что было в его силах, отдав орудия, боевые припасы и сформировав отряд пулеметчиков. Поддержка армии имуществом и людьми не должна была подрывать возможность активных

операций морских сил. Всем кораблям надлежало находиться постоянно в такой степени боевой готовности, чтобы иметь возможность использовать свою полную боевую мощь как при прорыве неприятеля через Дарданеллы, так и в боях с русскими на Черном море.

Для поддержки большого наступления турецких частей, расположенных в Ари-Бурну, 4 июля в Дарданеллы был отправлен линейный корабль *Торгут*. 5 июля после нескольких удачных выстрелов по расположению англичан и их пунктам высадки преждевременный разрыв снаряда (в дуле орудия) уничтожил одно из 280-*мм* орудий в носовой башне; при этом было убито 5 чел. и ранено 29. На позиции для стрельбы линейный корабль был безрезультатно атакован самолетами. 6 июля он вернулся в Золотой Рог.

Подводная лодка *UB-7* после ремонта была готова к выходу в море. Малые подводные лодки имели слишком недостаточную численность личного состава и вообще являлись по своим тактическим данным слишком слабыми для того, чтобы использовать представлявшиеся перед Дарданеллами возможности для атаки при наличии хорошо организованной противолодочной борьбы. В Черном море условия были несоизмеримо благоприятнее. Можно было надеяться, что при меньшем противодействии малые подводные лодки смогут сослужить здесь хорошую службу и без предъявления непосильных требований к личному составу и материальной части. Особо важной задачей являлись атаки неприятельских эскадренных миноносцев и подводных лодок, постоянно державшихся у побережья угольного района. Успех казался тем вероятнее, что здесь подводные лодки для русских представляли собою незнакомое оружие. 15 июля *UB-7* вышла из Босфора, направляясь сначала в район между устьем Дуная и Одессой, где предполагалось встретить оживленное движение судов, и для крейсерства на линии Севастополь—Зунгулдак с возвращением обратно мимо Зунгулдака, близ которого часто показывались неприятельские подводные лодки. *UB-7* продержалась трое суток близ устья Дуная, не обнаружив никакого судоходства. У Зунгулдака и вдоль побережья этого района, у которого лодка крейсеровала взад и вперед, тоже не удалось встретить объектов для атаки. 22 июля *UB-7* вер-

нулась в Босфор. Важным результатом похода являл
вывод о необходимости для успеха операций подводн
лодок у побережья угольного района,—ввиду небольш
активных возможностей,—организации сигнальной служ
наблюдения и связи вдоль всего побережья. К разре
нию этой задачи было приступлено тотчас по возвра
нии подводной лодки, и к концу августа в важнейш
пунктах были оборудованы сигнальные станции, ук
плектованные личным составом.

3 июля эскадренные миноносцы *Гайрет* и *Нумуне* ко
воировали два пустых угольных транспорта в Зунгулд
Во время погрузки транспортов они оставались в пор
и совершали ночные походы вдоль побережья с целью
стать врасплох неприятельские подводные лодки,
успеха не имели. На случай обстрела Зунгулдака русски
эскадренными миноносцами,—что неоднократно слу
лось,—было условлено, что оба турецких эскадрен
миноносца будут отвечать из гавани. Встречаться с
приятелем в открытом море при значительном превосх
стве артиллерии русских (три 102-*мм* орудия про
двух 75-*мм*) и превосходстве в скорости хода—было б
цельно. Эскадренные миноносцы встали за высоким и
роким волноломом таким образом, что могли стрелять
орудий по невидимой с них цели. Пост управления ар
лерийским огнем был вынесен на мол; удобным наблю
тельным пунктом являлся маяк, находившийся на в
вышенности (50 *м*). Эскадренные миноносцы были хорош
прикрыты молом. 4 июля показались 2 русских эскадр
ных миноносца и открыли огонь с дистанции 9—10
(49—55 каб.). У русских, вероятно, имелись хорошие да
номеры: снаряды сразу же стали ложиться в гавани и в
роде. Когда дистанция уменьшилась до 8,5 *км* (47 ка
турецкие эскадренные миноносцы в свою очередь откры
огонь. Наблюдение с маяка показывало, что при втор
залпе один из неприятельских кораблей получил попада
противник тотчас же повернул назад и скоро исчез
виду. Обычно при обстреле русские выпускали не ме
100 снарядов, а на этот раз они отошли уже после
выстрелов. Особенное удовлетворение вызвал этот о
видный успех среди турецкого населения. Возвращен

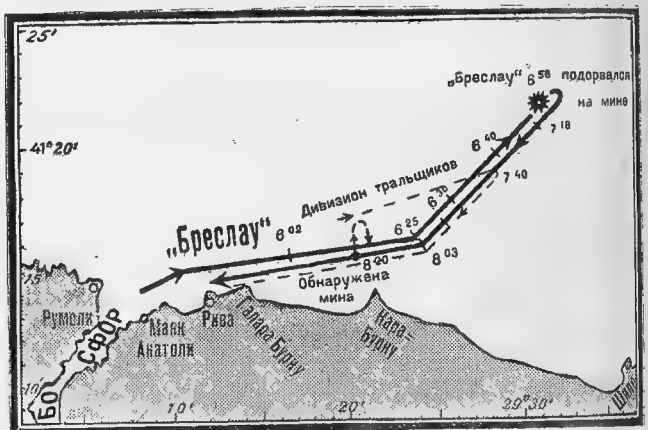
нагруженных пароходов под конвоем эскадренных миноносцев прошло без событий.

8—9 июля во время похода *Бреслау* навстречу ожидавшемуся из Констанцы пароходу с нефтью в 19 ч. 40 м. (8 июля) была обнаружена всплывшая неприятельская подводная лодка (черт. 5, *В*); ее взяли под обстрел, ввиду чего она тотчас же погрузилась. Отправка парохода с нефтью задержалась, и операция, таким образом, не имела результата.

Следующее конвоирование транспортов состоялось 12 июля. Эскадренные миноносцы *Нумуне* и *Муавенет* сопровождали 3 пустых парохода в Зунгулдак. 14 июля туда же направился *Ядигар* с жидким топливом для *UB-7*. 15 июля перед Зунгулдаком опять появились 2 русских эскадренных миноносца. Немедленно были приняты обычные приготовления к обстрелу: краны на молу были повалены, город очищен и население удалилось в соседние долины. Турецкие эскадренные миноносцы расположились за молом таким образом, что на каждом стреляло по одному орудию. *UB-7* вышла из гавани для атаки противника. В 16 ч. 53 м. русские открыли огонь с дистанции около 10 *км* (55 каб.); турецкие корабли начали отвечать, когда дистанция уменьшилась до 9 *км* (49 каб.). Сделав несколько залпов по городу, русские стали обстреливать гавань. Один из транспортов получил попадание под ватерлинией, другой—в рулевое устройство. Один снаряд попал в трубу *Ядигара* и осколок—в надводный борт *Нумуне*. Попаданий со стороны турок не было замечено. В 17 ч. 15 м. русские прекратили огонь и отошли. *UB-7* выйти в атаку не успела. Повреждения, полученные пароходами и эскадренными миноносцами, были незначительны, и их скоро исправили.

19 июля весь отряд в составе четырех пароходов с грузом в 11 000 *т* угля вошел в Босфор. Для прикрытия этого отряда 18 июля ему навстречу из Босфора вышел *Бреслау*. При выходе в 5 ч. 10 м. командир *Бреслау* получил от коменданта Босфора указания, что наиболее безопасным выходным курсом является обычный курс торговых судов. Одновременно *Бреслау* получил сообщение, что 17 июля утром перед Босфором был замечен *Кагул* с двумя сопровождав-

шими его кораблями, маневрировавший курсами *NO* и
Командир предположил, что рекомендованный ему
ватер загражден минами. Комендант босфорского райо
не советовал в дальнейшем следовать обычным выход
курсом *NNO*, так как он не мог отвечать за его безоп
ность, тем более что за последние дни тральщики трал



Черт. 6. Подрыв *Бреслау* на мине 18 июля 1915 г.

только район до Кара-Бурну. Поэтому *Бреслау* наме
вался выйти кратчайшим путем от Кара-Бурну на глу
кое место (черт. 6).

В 6 ч. 25 м. *Бреслау* повернул на *NO*, имея 18 уз
хода. В 6 ч. 56 м. он подорвался на мине, взорвавше
под четвертой кочегаркой правого борта, которая тот
же наполнилась водой. При взрыве было убито 8 ч
Хотя крейсер принял 642 *т* воды, это не отразилось
его пловучести. Малым ходом он направился к бер
Были вызваны крепостные канонерские лодки; 2 из н
поставили тралы, 3-я служила для противолодочной о
ны. В 8 ч. 30 м. тральщики затралили одну мину, ко
рую отвели в сторону от фарватера. Под конвоем 2 мн
носцев *Бреслау* прошел в 11 ч. 25 м. через заражде

и в 15 час. встал в док в Стении. По русским данным[1], мины перед Босфором были поставлены подводным заградителем *Краб*, несмотря на трудности, имевшие причиной его неудачную конструкцию. Мины были поставлены для обеспечения перехода дредноута *Императрица Мария*[2] из Николаева в Севастополь и для помехи вероятному выходу *Гебена*. Через три дня после постановки заграждения русские узнали через агентов о том, что *Бреслау* подорвался на мине. Авария *Бреслау* была тяжелой уже потому, что при неудовлетворительности ремонтных средств верфи в Стении в отношении необходимого оборудования механизмами и снабжения материалами, а также ввиду неопытности состава рабочих ремонт представлял огромные трудности, не говоря уже о самом выбытии корабля из строя. Из легких крейсеров оставался только *Гамидие*, который при своей незначительной скорости и плохом вооружении был слабой заменой быстроходного *Бреслау*. *Гебен* мог быть использован только в крайнем случае, ввиду того что большое количество потреблявшегося им угля при охране транспортов заметно отразилось бы на угольных запасах.

В связи с этим для обеспечения дальнейших угольных перевозок оставались только эскадренные миноносцы. 19 июля в море вышли *Гайрет* и *Ядигар* с 3 пароходами; несколько дней спустя за ними последовал 4-й пароход. Погрузка прошла без помехи со стороны русских, и 24 июля в 16 час. пароходы и эскадренные миноносцы вышли в обратный путь. Они шли вдоль побережья; в 17 ч. 45 м. были замечены дымы русских эскадренных миноносцев. Пароходы были отправлены обратно в Зунгулдак, а турецкие эскадренные миноносцы остались в море для наблюдения за неприятелем. Повидимому, русские эскадренные миноносцы ничего не заметили, так как в 19 час. дымы исчезли в направлении открытого моря, ввиду чего пароходы вечером снова вышли в море и благополучно пришли в Босфор в полдень 25 июля.

[1] La Revue Maritime, Mai 1922; Cap. de frégate M o n a s t e r e v, Les sous-marins russes pendant la guerre.

[2] Заграждение это действительно было поставлено подводным заградителем *Краб* 14 июля для этой цели.—Р е д.

Наряду с русскими эскадренными миноносцами бл
побережья часто показывалась одна подводная лодка. Е
неоднократно наблюдали непосредственно перед Босф
ром[1]. 29 июля русские эскадренные миноносцы унич
жили один угольный транспорт, шедший без конвоя; но
раставшая угроза заставляла думать о более надежн
конвое для транспортов, чем эскадренные миноносц
4 августа отряд из четырех пароходов вышел под конво
крейсера *Гамидие* и эскадренных миноносцев *Муавенет*
Нумуне и *Ташос*. Транспорты благополучно прибы
в Зунгулдак 5 августа, а *Гамидие* вернулся в Босф
Когда 8 августа вечером транспорты были готовы выйт
обратно, появились 5 русских эскадренных миноносц
Первоначально они подошли так близко к молу, что т
рецкие эскадренные миноносцы не могли открыть по ни
огонь. Только когда русские отошли на 5 000 *м* (28 кай
Муавенет и *Нумуне* открыли по ним огонь. Русские эска
ренные миноносцы тотчас же повернули, ответили н
сколькими выстрелами и затем скрылись из виду. Бер
говая батарея, как это бывало и раньше, не поддержа
огня. Выход в море был отложен, так как можно бы
думать, что русские заняли выжидательную позицию,
что указывала мощность их радиопереговоров. На сл
дующее утро эскадренные миноносцы появились снов
крейсеруя вне дальности выстрела, и исчезли после пол
дня. Командующий полуфлотилией турецких эскадр
ных миноносцев (Фирле) считал поведение русских уло
кой, с помощью которой они надеялись выманить тра
порты; при такой блокаде верная доставка транспо
тов казалась ему невозможной без содействия *Гебен*
о присылке которого он и запросил. Командующий фл
том с трудом согласился на такое использование *Гебен*
имея в виду, что за последнее время босфорский дивизи
тральщиков не мог работать и перед Босфором бы
усмотрены неприятельские подводные лодки. Сушон пи
в своем военном дневнике:

[1] Как было указано в одном из примечаний выше, очеред
подводная лодка всегда находилась у Босфора, в то время как н
тяные миноносцы обходили побережье угольного района. Иног
в район Зунгулдака высылалась вторая подводная лодка.—Р

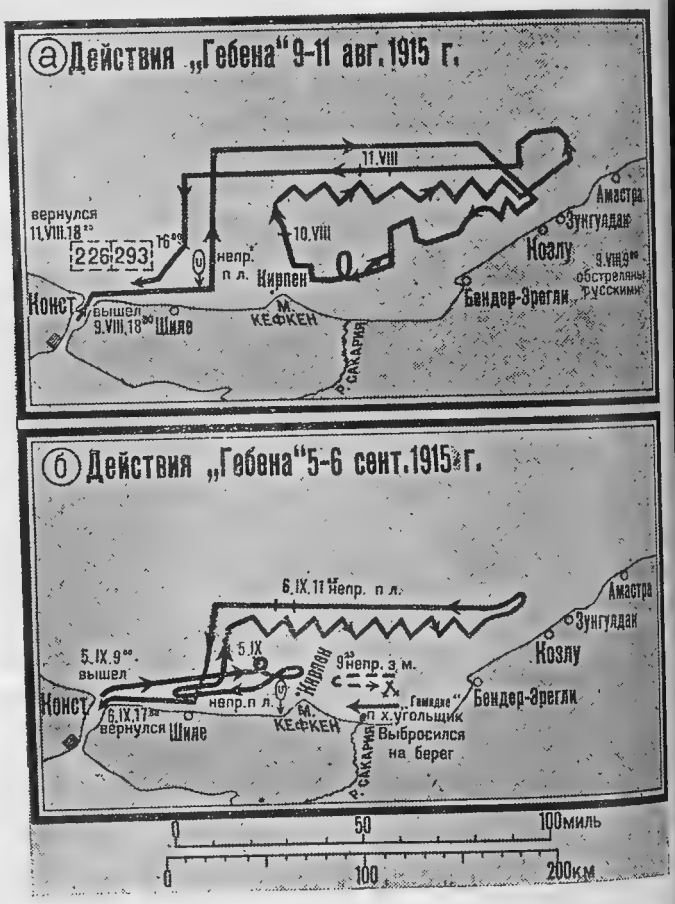
«*Гебен* имеет слишком большое значение в общем ходе военных действий для того, чтобы легкомысленно рисковать им из-за угольных транспортов при возможности ночных торпедных атак, атак подводных лодок и наличия мин. *Гебен* стал политическим фактором в общем ходе ведения войны на Черном море, и в случае форсирования Дарданелл его необходимо будет использовать полностью».

Однако, 9 августа в 18 ч. 30 м. *Гебен* вышел в море. 10 августа в 3 часа транспорты вышли из Зунгулдака и в 4 часа встретились с *Гебеном* (черт. 7, *а*).

В 9 час. того же дня 2 русских крейсера и 5 эскадренных миноносцев без особых результатов обстреляли путую гавань Зунгулдак. В 12 час. *Муавенет* увидел перископ; подводной лодке удалось потопить головной транспорт; остальные транспорты достигли Босфора; в то же время четыре пустых транспорта вышли оттуда и были благополучно доведены *Гебеном* и эскадренными миноносцами в Зунгулдак. 11 августа в 16 час. на дистанции 12 *км* (66 каб.) *Гебен* увидел подводную лодку в надводном положении и повернул на нее полным ходом; лодка быстро погрузилась. Немного погодя она появилась снова, вероятно, с целью предупреждения второй подводной лодки, стоявшей перед Босфором, и затем исчезла[1]. В 16 ч. 30 м. было получено радиодонесение из крепости Севастополь: «Подводная лодка в квадрате 293»; далее последовал ряд донесений: в 17 ч. 18 м. «квадрат 226, курс *S*» (т. е. подводная лодка находилась непосредственно перед входом в Босфор); в 17 ч. 39 м. «подводная лодка погрузилась перед Босфором». В 18 ч. 04 м. стоявшая в дозоре миноносная лодка *Малатия* (*Malatia*) передала *Гебену*: «Подводная лодка замечена на *ONO½O*». С мостика *Гебена* был замечен перископ на расстоянии 3 000 *м* (16 каб.), но подводную лодку не удалось обстрелять, ввиду того что для управления огнем с носового поста управления она находилась на слишком больших кормовых углах, а кормовой пост управления застилался движущимися струями горячего воздуха. В 18 ч. 20 м. *Гебен* вошел

[1] Подводные лодки *Тюлень* у Зунгулдака и *Морж* у Босфора. Последняя атаковала *Гебен* торпедами с дистанции 18 каб.—Р е д.

в Босфор. Из Кавака было получено донесение, что п
водная лодка выпустила торпеду, которая прошла в 2 00
(11 каб.) за его кормой.



Черт. 7. а) Действия *Гебена* 9—11 августа 1915 г.
б) Действия *Гебена* 5—6 сентября 1915 г.

Несколько отрядов транспортов вполне благополу
достигли цели, но в период 29 августа—5 сентября тр
порты имели серьезную встречу с противником. 29 а

Нумуне конвоировал 3 парохода. За время погрузки Зунгулдаке 2 неприятельских эскадренных миноносца елый день крейсеровали перед гаванью, не стреляя; очью они удалились. *Гамидие* и *Муавенет* должны были ровождать транспорты на обратном пути.

В ночь с 4 на 5 сентября транспорты вышли из Зунгулдака, и в 5 час. 5 сентября к ним присоединились *Гамидие* и *Муавенет*. В 6 ч. 30 м. показались оба неприятельских эскадренных миноносца. Транспорты получили приказание продолжать путь под берегом, а крейсер оба эскадренных миноносца в 6 ч. 40 м. приняли бой. Дистанция в 12—14 *км* (66—76 каб.) не позволяла эскадренным миноносцам принять участие в стрельбе. Русские стреляли превосходно, большей частью залпами в быстрой последовательности. Они держались на большой дистанции и, когда *Гамидие* поворачивал на них, отходили. Ввиду этого *Гамидие* мог использовать только свои две 150-*мм* орудия. Но его огонь не мог выдержать сравнения с огнем русских, тем более что оба орудия вскоре были из строя: носовое—после 1-го выстрела, кормовое—после 33-го. Повреждения не могли быть исправлены кабельными средствами. *Гамидие* уклонялся от попаданий с помощью маневрирования. Будучи совершенно выведенным из строя с точки зрения артиллерии, он был вынужден вызвать на помощь *Гебен*. Последний находился в полной готовности и в 9 час. вышел из Босфора (черт. 7,*б*). *Гамидие* держался возможно ближе к транспортам, чтобы провести их до Босфора. В это время показался перископ неприятельской подводной лодки. Попытка протаранить лодку не удалась. Бой отвлекал турецкие эскадренные миноносцы и *Гамидие* все дальше и дальше от транспортов. Повидимому, русские к этому и стремились: в 9 ч. 23 м. они неожиданно повернули на *Ost* и полным ходом пошли на транспорты. *Гамидие* и эскадренные миноносцы тотчас же повернули на *Ost*; но их много меньшая скорость не позволяла им оттеснить русских в море. В этот момент показался дым *Гебена*. Не ожидая его вмешательства, неприятель тотчас же повернул и скоро скрылся из виду. Но не менее русские достигли своей цели—уничтожения транспортов. Как только транспорты увидели, что эскад-

ренные миноносцы полным ходом идут на них, они пове
нули к берегу и выбросились на песок у реки Сахари
вследствие чего было потеряно 10 780 *т* угля.

На обратном пути в Босфор 6 сентября в 11 ч. 25 м. п
казалась подводная лодка в надводном положении. *Геб*
повернул на нее и в 11 ч. 42 м. выпустил в погружавшую
подводную лодку с дистанции в 16 *км* (90 каб.) залп
пяти 280-*мм* орудий. Результат остался неизвестным[1].

Гамидие оказался недостаточной защитой против п
восходивших его по скорости и в артиллерии русских эска
ренных миноносцев; поэтому в дальнейшем приходило
обеспечение транспортов возложить на *Гебен*, несмот
на нежелательность этого мероприятия. Во время п
грузки транспортов эскадренные миноносцы уже не оста
вались в Зунгулдаке: при обстреле гавани ввиду слабос
их артиллерийского вооружения они вряд ли могли р
считывать на успех, который оправдывал бы риск их
тери при стоянке в не слишком укрытом порту. Поэто
в дальнейшем эскадренные миноносцы сопровождали тра
порты только днем в качестве противолодочного охране

---

[1] В действительности эскадренным миноносцам *Прона*
ный и *Быстрый* удалось оттеснить *Гамидие* от транспортов.
ле атаки *Нерпы* *Гамидие* совершенно бросил транспорты, ко
при приближении русских миноносцев поспешили выброситьс
берег и были уничтожены артиллерийским огнем еще до по
Гебена. При возвращении в Босфор последний был атакован
же *Нерпой*, благополучно погрузившейся под обстрелом.—

Глава XVII

АПОГЕЙ БОРЬБЫ ЗА ДАРДАНЕЛЛЫ. ГИБЕЛЬ ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ *ХАЙРЕДДИН-БАРБАРОССА*

U-21 топит французские транспорты. Получает повреждение на мине. Прибытие *UC-15*. *UB-14* уничтожает английские транспорты с войсками. *UB-8* у Дарданелл. Погоня за подводными лодками в Мраморном море. Минный крейсер *Пейк* получает попадание торпедой. Новый английский десант в бухте Сувла. Тяжелые бои. Армия требует подкрепления линейными кораблями. Соображения морского командования. Отправка линейного корабля *Барбаросса*. Атака неприятельскими подводными лодками. *Барбаросса* тонет. *UB-14* в сетях. Гибель подводной лодки *E-7*. Прибытие *UC-13*. Вследствие закрытия выхода в Дарданеллы *U-21* идет в Каттаро. *UB-8* у берегов Крыма. *UB-7* у Одессы.

В начале июля 1915 г. *U-21* закончила свой большой ремонт и 3 июля вышла из Золотого Рога. Представлялось желательным, чтобы большая боеспособная подводная лодка провела ряд атак перед Дарданеллами, тем более что *UB-8* из-за исключительных трудностей не добилась ни весь успеха. 4 июля в 9 час. *U-21* прошла через минные заграждения. У азиатского побережья она увидела линейный корабль типа *Голуа*, окруженный 7 эскадренными миноносцами. Течением подводную лодку отнесло так далеко вперед, что о подходе к линейному кораблю против течения нечего было и думать. Возле мыса Теке стояли большой транспорт с 2 красными трубами, 2 госпитальных судна и 4 небольших транспорта. Легкие дозорные силы, эскадренные миноносцы и рыболовные пароходы при зер-

кальной воде сильно затрудняли атаку против больш
транспорта. В 13 ч. 49 м. с дистанции 800 *м* (4½ каб
U-21 выпустила торпеду из носового аппарата. Вследств
немедленного начала отражения атаки со стороны н
приятеля лодка не смогла судить о результатах атак
только позднее командир увидел, что пароход исчез, а бл
места его стоянки кружатся многочисленные эскадренн
миноносцы и рыболовные суда. Погибший пароход бы
большой французский транспорт *Картаж* (*Carthag*
вместимостью в 5 600 рег. тонн бр., принадлежавший о
ществу *Compagnie Générale Transatlantique*. Ввиду отс
ствия подходящих объектов командир отказался от дал
нейших попыток атаки на этот день (4 июля). Он надеял
на успех 5 или 6 июля у Габа-Тепе и подошел к пос
службы наблюдения и связи в Сарос ском заливе, чтоб
получить сведения об обстановке. 6 июля *U-21* держала
на линии мыс Тепе—Имброс. Видимость была хорош
Здесь, повидимому, находилось противолодочное сетев
заграждение; никаких кораблей не было видно. По нос
подводная лодка увидела 2 рыболовных парохода, стоя
ших борт-о-борт; повидимому, один из них заметил с р
стояния в 4 000 *м* (22 каб.) перископ благодаря зеркальн
поверхности моря. Он поднял сигнал «вижу подводну
лодку» и повернул полным ходом на нее. *U-21* тотчас н
погрузилась на 20 *м* (65 фут.), а потом на 30 *м* (98 фут.
Когда она находилась на глубине 22 *м* (72 фут.), в 8 ч. 30
вплотную за ее кормой произошел сильный взрыв мин
От взрыва в рубке были разбиты все указатели, а в сре
ней и кормовой частях корабля—большое число ла
и водомерных стекол. Подводной лодке нечего было и д
мать о дальнейших попытках атаки, так как не было у
ренности, что ее присутствия не выдаст появление н
поверхности воды нефти или пузырей сжатого возду
Некоторое время *U-21* шла под водой, а в 15 ч. 20
всплыла. Теперь выяснилось, что повреждены балласти
цистерны и, кроме того, имеются другие повреждени
Командиру приходилось думать о возвращении. Пос
вторичного захода на наблюдательный пост *U-21*
июля вошла в Дарданеллы. 11 июля она встала
якорь в Золотом Роге.

Наблюдения с берега и с подводной лодки показывали, что район между мысом Кефало и Габа-Тепе и южнее почти до мыса Теке был загражден; кроме того, в этом районе имелись противолодочные сети и минные заграждения. Командир *U-21* считал необходимым совершенно избегать района между Имбросом и Галлиполи.

7 июля из Полы вышла подводная лодка *UC-15* (командир лейт. Девитц). Эта лодка была сконструирована специально для перевозки военного имущества, которого нельзя было достать в Турции, и не имела никакого вооружения. Во время похода приходилось бороться с постоянными перебоями в работе дизель-мотора. 20 июля никем не замеченная подводная лодка прибыла в базу в Малой Азии. Здесь она простояла до 9 августа, исправляя аварию в моторе. Все привезенное военное имущество, за исключением 4 торпед и сосудов с бромацетоном, было отправлено на 50 верблюдах в Константинополь. Чтобы не выдать своего присутствия при имевшем место оживленном движении парусных судов, подводная лодка легла вблизи берега на грунт таким образом, что ее рубка выдавалась из воды, примерно, на 1 *м*. Часть рубки, обращенную к морю, окрасили под цвет берега, а личный состав убрали с лодки на берег. Эти меры пришлось принять, так как лодка не могла дать хода ввиду сильно разрядившейся батареи, недостатка в сжатом воздухе и совершенной негодности дизель-мотора. На всякий случай в центральной части подводной лодки было помещено зарядное отделение торпеды с подрывными патронами, готовыми к взрыву. 24 июля в базу зашла *UB-14*; теперь *UC-15* смогла зарядить свою батарею, приспособив для этой цели кабель своего телефонного буйка, а также наполнить баллоны сжатым воздухом. Наконец, в начале августа из Константинополя прибыли специальные рабочие, которые привели в порядок дизель-мотор.

UB-14 (командир лейт. Геймбург) вышла из Полы 15 июля, направляясь в Дарданеллы. 17 июля она расправилась с устаревшим итальянским крейсером, следовавшим переменными курсами. Командир решил отказаться от атаки, не обещавшей особого успеха, и как можно скорее пересечь охранявшийся район. 20 июля на лодке

вышел из строя дизель-мотор: после устранения повре
ждения он продолжал работать неровно. Ввиду того чт
кроме этого временами сдавали также и указатели гир
скопического компаса, командир по прибытии 24 июл
в базу оказался вынужденным задержаться в ней для р
монта мотора и компаса. Он решил по окончании работ н
оставаться бездеятельным, а выйти в море на несколь
дней и держаться на обычном пути пароходов из Але
сандрии на остров Лемнос, который, по его наблюдения
шел через пролив Карпатос и мимо острова Канделеу
(карта 1). Подводная лодка вышла из базы 12 августа
в ночь на 13 августа она разошлась с госпитальным су
ном. В 7 ч. 55 м. показался густой дым большого парохода
При приближении выяснилось, что это тоже госпитальн
судно. В 8 ч. 50 м. с *S* показался большой пароход с дву
трубами и спардеком, шедший без охраны. *UB-14* полны
ходом направилась в атаку. В 9 ч. 15 м. с дистанции 1 600
(9 каб.) (угол встречи торпеды с целью—90°) команд
выпустил торпеду, попавшую в корму. Через 3 минут
корма погрузилась в воду до палубы, а в 9 ч. 21 м. пар
ход, перевернувшись через ахтерштевень, пошел ко дн
Это был английский транспорт *Роял Эдуард (Royal Ed
ward)* вместимостью в 11 000 рег. *т* бр. По английски
данным, на корабле находилось 1 400 чел., кроме экипа
в 257 чел. Два французских эскадренных миноносц
и госпитальное судно спасли меньше 500 чел. Corbe
том III, стр. 113)[1]. 14 августа подводная лодка вернулс
в базу.

После прихода в Константинополь *U-21*, потерпевш
аварию, в море вышла 14 июля *UB-8* (лейт. Фойгт). В т
время в Мраморном море был обнаружен выход непри
тельской подводной лодки, встревожившей, повидимом
дозоры у входа в Дарданеллы. По крайней мере *UB*
наблюдала перед входом большое число судов в движени
Командир намеревался следить за судоходством в напр
влении главной неприятельской базы—Мудросской бух

---

[1] См. русский перевод книги Ю. К о р б е т т, т. III, стр. 117.
Р е д.

на Лемносе—и мешать ему. Он установил, что плес южнее Мудросской бухты корабли проходили в ночное время. 8 июля вечером из бухты вышел большой четырехтрубный пароход. Несмотря на сумерки и невозможность точно определить скорость и курс парохода, командир произвел выстрел, но безрезультатно. 20 июля при волне в 7 баллов он выпустил торпеду в пароход около 6 000 *m* вместимости; торпеда снова не попала в цель. 21 июля *UB-8* зашла на наблюдательный пункт в Сарросском заливе, чтобы оттуда уже следовать обратно. Здесь на лодке был замечен сильный запах хлора, и выяснилось, что носовые аккумуляторы полны соленой воды. После временного исправления лодка была в состоянии передвигаться и погружаться и 25 июля в полдень вернулась назад.

Несмотря на то, что к концу июля сетевое заграждение было почти готово, в Мраморном море все еще находились неприятельские подводные лодки. Ежедневно получались известия о замеченных лодках и об их успехах на различных поприщах. Так 17 июля в константинопольской гавани подводная лодка выпустила торпеду в грузивший железо магон, но безрезультатно; пострадала только набережная; 16 и 25 июля подводная лодка появилась у порохового завода в Зейтунлике, но артиллерийский огонь заставил ее погрузиться. 22 июля две подводные лодки безрезультатно обстреливали поезд близ Гемлика на Мраморном море; в Измидском заливе подводными лодками были обстреляны поезда и станции и потоплены вагоны с провиантом. 5 августа в 19 час. канонерская лодка *Аидин-Рейс (Aidin-Reis)*, имея на борту адм. Узелома, заметила подводную лодку; в 14 ч. 30 м. две подводные лодки были замечены у Галлиполи.

В ту же ночь все свободные эскадренные миноносцы вышли под флагом командующего флотилией в море, чтобы прочесать Мраморное море с востока на запад, причем каждый эскадренный миноносец получил определенную полосу. В поисках участвовали *Ядигар* (под флагом командующего флотилией), *Гайрет*, *Басра*, *Ярхиссар* и минный крейсер *Пейк*. Местом рандеву был назначен на 6 августа в 10 час. квадрат 29. Подводных лодок найдено не было, поэтому аналогичные поиски были назначены с за-

пада на восток. *Басра* во вторичных поисках не учас-
вовал, ввиду того что, по приказанию морского коман-
вания, он был направлен из Пандермы в Дарданеллы дл
конвоирования ценных транспортов. 6 августа в 11 ч. 35 м
Сушон получил радиограмму, сообщавшую, что в кв
рате 43 находится подводная лодка, поврежденная атак
самолета и лишенная возможности погружаться. Позд
выяснилось, что подводная лодка исчезла. Ввиду того ч
дальнейшие поиски казались командующему флотили
бесплодными, он приказал своим эскадренным миноносц
в 17 ч. 41 м. вернуться в базу. Тем временем одна из н
приятельских подводных лодок достигла успеха. Минны
крейсер *Пейк*, согласно полученному им приказу, следов
вдоль берега; в 16 ч. 40 м. справа был замечен след то
педы; немедленный поворот и увеличение скорости
спасли корабль, и *Пейк* получил попадание в средни
часть корпуса, между двумя трубами. Командир повернул
к берегу, спасая корабль и экипаж; *Пейк* выскочил на
пендикулярно к берегу, образовывавшему в этом месте неч
вроде бухты, ввиду чего корабль был довольно хорош
обеспечен от дальнейших атак подводных лодок. Посл
посадки на берег *Пейк* перекренился на левый борт, вслед
ствие чего из левого торпедного аппарата выскользну
торпеда (очевидно, удерживавшие ее стопора при взры
отдались), которая и взорвалась в 100 *м* от борта корабл
торпедный аппарат правого борта вместе с торпедой вы
тел за борт еще при попадании торпедой. Неприятельск
подводная лодка произвела еще три безуспешных попыт
атаковать *Пейк*. Как только она показывала из во
перископ, минный крейсер энергично ее обстрелив
Одна из торпед, выпущенная подводной лодкой, прош
вплотную под носом *Пейка* и врезалась в береговой пес
не взорвавшись. В 18 ч. 30 м. подводная лодка встре
лась с другой лодкой вне дальности обстрела *Пейка*. О
лодки вскоре исчезли из виду. Ввиду повреждения ра
телеграфа донесение о случившемся было отправлено
телеграфу. *Пейк* все больше и больше ложился на лев
борт, так что ему грозила опасность перевернуться. К
мандир приказал поэтому выгрузить на берег весь легк
инвентарь и личное имущество экипажа. На корабле ос

лись только орудийная прислуга, трюмные специалисты и германская часть личного состава. В ночь с 6 на 7 августа положение корабля заметно ухудшилось. Три кочегарки совсем наполнились водой, а машинное отделение — наполовину. Вследствие этого корабельный корпус в месте попадания сильно пучился книзу; передняя и задняя части корабля всплыли вверх, трубы стали в наклонное положение относительно друг друга. Утром 7 августа к *Пейку* подошли миноносцы *Гайрет*, *Ярхиссар* и *Моссул* в качестве противолодочного охранения. Все предметы, легко поддававшиеся снятию, как то: прожектора, орудия со щитами, и станками, запасные части машин, радиоустановка и весь инвентарь, были сняты с корабля. К вечеру подошли водолазные боты и спасательные суда с помпами. 8 августа удалось заделать пробоины в машинном отделении и в передней кочегарке и выкачать воду. *Пейк* всплыл. С помощью двух спасательных судов он был введен утром 9 августа в константинопольский арсенал.

На Галлипольском полуострове неприятель во время больших июньских и июльских наступлений, несмотря на поддержку флота, не достиг существенного успеха. Если он желал достичь своей цели до наступления неблагоприятного времени года с его ливнями и штормами, сильно затруднявшими военные операции и снабжение, то ему необходимо было проявить чрезвычайное напряжение. Английский командующий поставил целью взятие вершины Кодшачемендаг (карта 14). Захватив эту вершину, царившую над местностью вокруг Ари-Бурну и над всем полуостровом, он мог бы оттуда постепенно уничтожить турецкие позиции у Ари-Бурну и отрезать связь южной группы с тылом. В связи с подготовлявшимся большим наступлением австралийско-новозеландских войск на командующую высоту предполагалось организовать новую базу для зимнего времени в бухте Сувла, прилегавшей к месту высадки англичан. Здесь намечалась высадка новых войск, необходимых для мощной поддержки наступления.

Рано утром 7 августа англичане высадились в бухте Сувла и одновременно для отвлечения внимания турок произвели энергичное наступление на южном фронте;

отсюда войска начали наступление на Анафарту. Могуч
натиском пытались австралийцы и новозеландцы вырва
у турок вершину Кодшачемендаг. Перед турецкой обор
ной встала новая бесконечно трудная задача, принима
во внимание, что войск едва хватало для отражения пр
тивника. Бои отличались крайним ожесточением. Туре
кое главное командование, испытав ценную поддерж
стрельбы турецких линейных кораблей по невидимой це
настоятельно просило о присылке линейного корабл
который взял бы под обстрел своей тяжелой артиллери
новый десантный пункт и корабли, обеспечивавшие к
садку.

Это требование ставило командование флотом в затру
нительное положение. Линейные корабли не могли стр
лять по десантному пункту англичан, ввиду того что
установка не допускала стрельбы на дистанцию, прев
шавшую 15 *км* (82 каб.); дистанция же до бухты Сук
вдвое превышала дистанцию до Ари-Бурну, являвшу
почти предельной для линейных кораблей. Вопрос м
ставиться только об обстреле прежнего пункта, там
не имелось никаких значительных целей. Тем не мен
было важно всеми способами поднять дух жестоко т
нимых турецких войск. Появление хорошо знакомых
прежним боям славных линейных кораблей было радост
встречено турками. Они знали по опыту, что деятельно
неприятельской корабельной артиллерии сейчас же осс
бевает, как только тяжелые орудия линейных корабл
начинают отвечать через горы и ущелья полуостро
К тому же трудно было разъяснить сухопутному коман
ванию причины, по которым оба вооруженных тяжк
артиллерией линейных корабля, так часто успешно п
ступавших в боях, теперь неделями бездеятельно ст
в Золотом Роге, оставаясь не у дел в столь решительн
час, в то время как армии приходилось ежедневно п
нимать участие в тяжелых сражениях. Морское коман
вание обязано было принимать все меры, чтобы прикры
тыл армии; его авторитет обязывал не допускать и т
упрека в том, что не все средства были пущены им в
В случае успеха английского наступления и паден
Дарданелл судьба кораблей, даже в случае боя про

неприятельского флота, была бы решена. Как трудно давалось Сушону решение все же послать линейный корабль, видно из его заметок в военном дневнике:

> «5-я армия и главная квартира настоятельно просят для поддержки артиллерийской стрельбой один линейный корабль. Несмотря на опасность от подводных лодок, я уступаю этому давлению. *Барбаросса* получит приказание выйти сегодня вечером и завтра утром на рассвете откроет огонь; «защитный» пароход выйдет вместе с ним».

При прежних походах в Мраморном море линейный корабль имел в качестве противолодочного охранения два миноносца или по крайней мере один большой эскадренный миноносец, но в этот критический момент положение с обеспечивающими кораблями было очень трудное. В Черном море имелось 3 эскадренных миноносца для конвоирования угольных транспортов: 1 обеспечивал транспорты, идущие из Пандермы; 1 эскадренный миноносец и несколько мелких миноносцев составляли охрану, широко раскинувшуюся вокруг спасательных работ, проводившихся у минного крейсера *Пейк*; 1 эскадренный миноносец занимался охотой за подводными лодками. Как раз в эти дни были получены многочисленные донесения о появлении подводных лодок, а торпеда, выпущенная в *Пейк*, свидетельствовала о работе противника. Тем не менее германский командир *Барбароссы* (кап. 2 р. Горей) получил приказание итти без противолодочного охранения; только позднее выяснилось, что в качестве охранения может быть предоставлен миноносец *Сиври-Иссар (Sivri-Hissar)* водоизмещением всего в 97 *т*. Раз уже было принято решение послать в Дарданеллы ценный линейный корабль, на котором к тому же находилось значительное количество боевого запаса и пулеметов для 5-й армии, то необходимо было сделать все возможное для его обеспечения. Охранение линейного корабля было тяжелее охраны тяжело пострадавшего минного крейсера *Пейк*, участия которого в военных действиях нельзя было ожидать в ближайшем будущем. Даже *Берк* не был еще приведен в боевую готовность после своей минной аварии в декабре 1914 г. Все эскадренные миноносцы,

охранявшие *Пейк*, необходимо было бы предоставить линейному кораблю *Барбаросса*; сейчас трудно выяснить по какой причине это не было сделано.

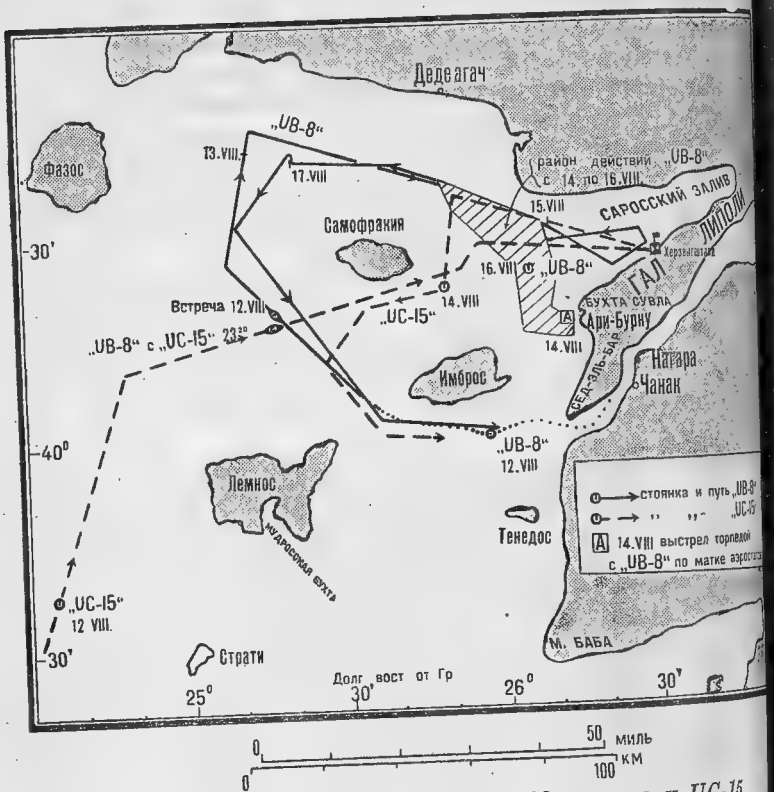
Линейный корабль *Хайреддин-Барбаросса*, имея на грот-мачте брейд-вымпел младшего флагмана (коммодор Ариф-Бей), вышел с наступлением темноты 7 августа 1915 г. из Золотого Рога для одинокого похода навстречу своей судьбе—небольшой миноносец не смог поддерживать скорость, одинаковую с линейным кораблем. Многие торпед, выпущенных подводными лодками, линейному кораблю в прежние походы удавалось избежать. Темная ночь прошла спокойно. Как только начало светать, ли нейный корабль пошел зигзагообразным курсом. Подул легкий ветер, море покрылось рябью, создавая благо приятные условия для атаки подводной лодки. Корабль миновал Булаир, когда справа был замечен след торпеды. Попытка уклониться от торпеды, положив руль на-борт, запоздала: торпеда попала в линейный корабль против передней трубы. Противоминная артиллерия тотчас же открыла огонь, хотя цель нельзя было отчетливо разли чить. Корабль сильно накренился на правый борт; он получил попадание в особо уязвимое место; переборки носовой кочегарки получила повреждение, вследствие чего кочегарка, а также находившееся перед ней больш помещение, наполнились водой.

Попытка выброситься на берег не удалась. Прежде чем корабль достиг берега, его судьба была решена. Когда старший офицер донес, что корабль спасти нельзя, когда самые тяжелые предметы с грохотом стали перекатываться с левого борта, раздался сигнал на горне: «Всем покинуть корабль». Но и теперь не было и следа паники: прислуга оставалась у 105-*мм* орудий; на палубе все надели спа сательные пояса и поступили согласно приказу. Через 7 минут после попадания торпеды *Хайреддин-Барба росса* опрокинулся на правый борт; некоторое время линейный корабль продержался килем вверх с винтами работавшими остатком пара; вскоре затем он исчез в во нах. Так погиб старый 22-летний корабль, который в т чение многих лет под названием *Курфюрст Фридр Вильгельм* являлся флагманским кораблем первого с

временного германского соединения линейных кораблей. На нем погибло 253 чел. турок, в том числе старший офицер; адмирал, турецкий командир и небольшой германский личный состав были спасены. В спасании участвовал сопровождавший миноносец, а также эскадренный миноносец *Басра*, который сопровождал транспорты из Пандермы в Дарданеллы, но, заметив взрыв, поспешил полным ходом к месту происшествия.

Английские сухопутные атаки не имели ожидавшегося результата. Турецкие войска с большим мужеством выдерживали натиск. Когда после первых чрезвычайно критических дней турецкая армия получила сухим путем подкрепления, опасность прорыва фронта уже миновала.

UB-8 вышла 12 августа из Дарданелл, чтобы тревожить многочисленные неприятельские корабли, собравшиеся в бухте Сувла (черт. 8). Подводная лодка встретила у Седель-Бара лишь госпитальные и рыболовные суда; в то же время в бухте Сувла стояло множество кораблей, в том числе линейный корабль типа *Агамемнон* и 2 крейсера. Место стоянки было обеспечено обширным минным заграждением, проход через которое охранялся дозорным кораблем и несколькими рыболовными судами. Атака была невозможна. Перед Ари-Бурну стоял монитор; за последнее время на театре военных действий появилось несколько мониторов, присутствие которых, вследствие их тяжелой артиллерии, являлось очень тягостным для турецких позиций; против торпед они были обеспечены своей незначительной осадкой и особыми предохранительными кессонами (*Schutzkästen*). Кроме того, здесь же были замечены аэростатные матки на ходу и около 20 рыболовных пароходов в качестве охранения. 14 августа *UB-8* подошла к дистанцию 500 *м* (3 каб.) к одной из аэростатных маток и выпустила торпеду. Часть личного состава подводной лодки утверждала, что слышала взрыв, но командир не видел его из рубки. Ввиду того что аэростатная матка была без груза (винт ее торчал из воды), торпеда, вероятно, прошла у нее под килем, несмотря на то что была установлена на глубину 2,5 *м*. Для обмена сведениями и спокойной зарядки *UB-8* зашла на наблюдательный пункт



Черт. 8. Операции *UB-8* с 12 по 18 августа и *UC-15* с 12 по 15 августа 1915 г. в Эгейском море.

Херзингштанд[1]. 16 августа командир лодки замет
2 английских крейсера типа *Джуно (Juno)*, шедш
с понтонами вдоль бортов. Перед бухтой Сувла стоя
аэростатная матка с поднимавшимся аэростатом. В 7
57 м. с дистанции в 500 *м* (3 каб.) по ней был сделан в
стрел торпедою; командир, наблюдая за следом торпед
видел, что последний ведет в направлении мостика; чер
35 секунд раздался глухой, сравнительно слабый взр

[1] Так был назван немцами пост службы наблюдения и свя
в Сароской бухте, организованный командиром *U-21* Херзинг
где лодки, направлявшиеся в Дарданеллы, получали информац
для дальнейшего следования.—Р е д.

Результаты остались неизвестными, так как подводная лодка ушла на большую глубину. Однако, аэростатные снятки попрежнему наблюдались с позиций; повидимому, и на этот раз подводная лодка не достигла решительного результата. Торпеда была выпущена с ножницами против сетевых заграждений, и командир относил слабость взрыва за счет последних, считая, что ножницы помешали действию ударника. Без дальнейших происшествий *UB-8* вернулась 18 августа назад. Между тем транспортная подводная лодка *UC-15* закончила свой ремонт и 9 августа направилась в Константинополь (черт. 8). Между островами Страти и Лемносом в течение нескольких часов навстречу ей попадались трупы людей и животных, бесчисленные предметы военного имущества и остатки потопленных неприятельских пароходов. 15 августа в 14 час. она прибыла в Чанак.

UB-14, починив гироскопический компас, вышла 18 августа в море, направляясь в Дарданеллы. 22 августа в 9 час. неподалеку от входа *UB-14* на глубине 18 *м* (59 фут.) попала в стальную сеть.

Командир пишет в своем военном дневнике:

«Подводная лодка попадает в стальную противолодочную сеть. Пытаюсь прорваться, дав полный ход вперед и положив руль право-на-борт. Задний ход, вероятно, повредил бы винт, так как сеть сзади прилегала к корпусу лодки. Погрузился на 35 *м* (115 фут.), потом на 45 *м* (148 фут.). Взрывы близ подводной лодки показывали, что она обнаружена. Одна из ячеек сети плотно охватила середину корпуса. Сзади сеть держалась на многочисленных коричневых стеклянных буях, которые располагались, насколько можно было видеть глазом, наискось кверху и, надо полагать, указывали на поверхности воды местонахождение подводной лодки, что можно было заключить и по дальнейшим взрывам, становившимся все громче и громче. Я попытался вывести лодку из ячейки, застопорив машину и дав затем задний ход. Однако, тотчас же винт оказался нечистым. Продувая и наполняя цистерны, я удерживал лодку на глубине 30—50 *м* (98—164 фут.). Оставалась еще только одна возможность: полностью включив электромотор, полным ходом устремиться вперед, пытаясь

порвать проволоку винтом, даже рискуя пережечь обмотку электромотора. Попытка удалась; но, как и при первой попытке освободиться при помощи заднего хода, винт снова оказался нечистым. Постепенно взрывы стихли, я остался до наступления темноты на глубине 50 *м*».

В 21 час *UB-14* всплыла на поверхность. Для ремонта мотора и самой подводной лодки и для получения новых сведений о входном фарватере, на котором были, очевидно, поставлены новые заграждения, *UB-14* вернулась 25 августа в базу. Там в 2 дня подводная лодка была приведена в порядок. Проволоку, намотанную на винт, пришлось извлекать под поверхностью воды. Водолазов в распоряжении не имелось, ввиду чего один из мотористов выполнил эту работу без водолазного аппарата. 30 августа в 19 ч. 45 м. подводная лодка снова вышла в море. 2 сентября в 9 ч. 46 м., находясь южнее острова Страти, она выпустила торпеду по двухтрубному четырехмачтовому пароходу, вооруженному кормовым орудием и перевозившему сухопутные войска [дистанция выстрела 1 500 *м* (7½ каб.), угол встречи торпеды с целью—90°]. Результата атаки увидеть не удалось. Позднее командир заметил, что пароход спустил часть своих шлюпок, перевысадил на них часть войск, а сам имел значительный крен. Это был английский пароход *Саутленд* (*Southland*) (2 081 рег. *т* бр.), по сведениям, затонувший затем в Мудросской бухте.

4 сентября *UB-14* прошла входной фарватер и в 13 ч. 20 м. встала на якорь в Чанаке. Здесь ей удалось принять участие в уничтожении английской подводной лодки *E-7*, которая попалась в поставленное у Нагары сетевое заграждение и тщетно пыталась освободиться. Для уничтожения лодки оставалось только взорвать ее. В крепости не имелось подрывных патронов, но командир *UB-14* предложил использовать имевшиеся на ней взрывчатые вещества, а также помощь специалистов. Несколько связанных подрывных патронов было взорвано на глубине 40 *м* у корпуса *E-7*. Она получила течь, однако, смогла еще всплыть и затем затонула; личный состав ее был захвачен в плен.

Для доставки в Турцию крайне необходимых оружия

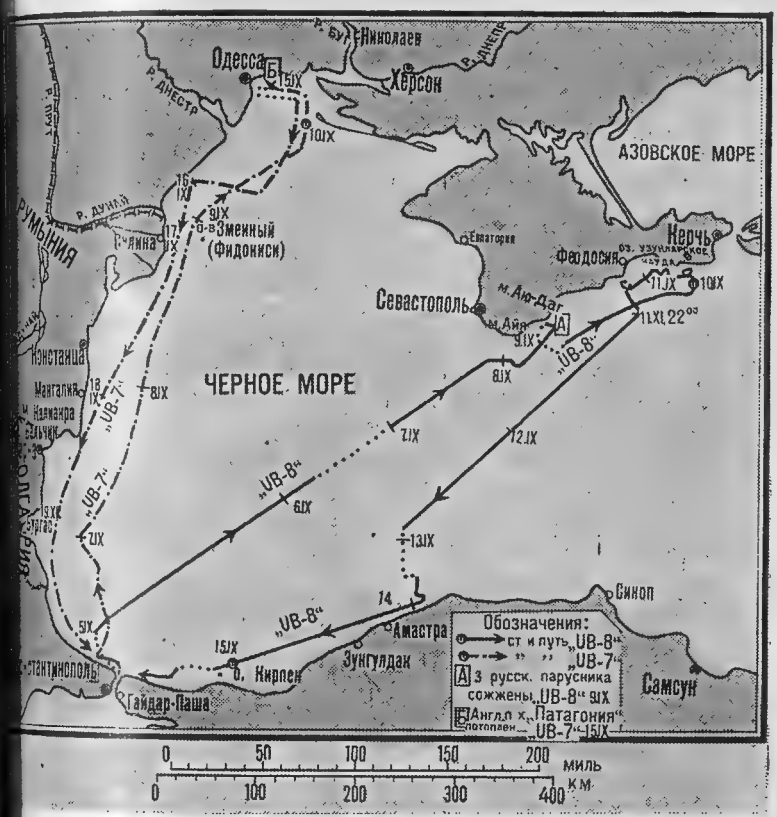
боевого запаса в Поле была снаряжена подводная лодка *UC-13* (лейт. Кирхнер); в специально оборудованной носовой части ее поместилось 30 *m* груза. Подводная лодка вышла из Полы 17 августа и, не будучи обнаружена на пути, достигла базы на малоазиатском берегу, где уже находилась *UB-14*. В тот же день после полудня в проходе был замечен небольшой парусник под турецким флагом. *UC-13* направилась к нему, чтобы ввести его в бухту. Однако, выяснилось, что судно—итальянское. Опасаясь раскрытия местонахождения опорной базы, подводная лодка потопила парусник, доставив экипаж в Смирну. После небольшого ремонта мотора *UC-13* 29 августа вышла в море. По пути были сделаны ценные наблюдения за движением судов; 4 сентября, повидимому, никем не обнаруженная, она вошла в Дарданеллы и 6 сентября сдала в Константинополе свой груз, столь нетерпеливо ожидавшийся.

U-21 до 28 августа находилась в адмиралтействе в Константинополе, ремонтируя пострадавший 6 июля от взрыва корпус и механизмы. 29 августа она вышла для операций у Дарданелл. *U-21* получила приказание во время похода в Мраморное море заняться преследованием неприятельских подводных лодок. При этом она была дважды обстреляна турецкой береговой батареей близ Макрикой. Не имея конвоира, командир не решился остаться на ночь на поверхности воды, где подводная лодка подвергалась опасности быть атакованной своими же, поэтому с наступлением темноты она погрузилась. 31 августа в 4 час. *U-21* вышла из Чанака, при этом в течение 11 час. она шла подводным ходом. По сообщениям *UB-8*, на пути от острова Страти к острову Лемнос должны были встретиться объекты для атаки. Но командир, не заметив никакого судоходства, вошел 3 сентября в бухту Сувла; здесь за сетевым заграждением стояло несколько военных кораблей. Заграждение было настолько выдвинуто вперед, что о выстреле торпедой с большой дистанции не могло быть и речи. Из-за большого количества мелких дозорных кораблей, 4 эскадренных миноносцев и 15 рыболовных судов, незаметное приближение к заграждению было невозможно.

В Саросском заливе 4 сентября *U-21* выпустила торпед
по минному заградителю, но тот во-время отверну
В ближайшие дни командир не мог рассчитывать произве
сти атаки больших кораблей, поэтому он решил перенес
свою деятельность в Салоникский залив. Он имел свед
ния, что там происходит оживленное движение судов ко
трабандистов. 6 сентября он вышел в Салоникский зали
7 сентября он заметил небольшой пароход под англи
ским военным флагом; однако, цель не стоила торпедно
выстрела. Судоходство было вовсе не таким оживленны
как ожидалось, и поэтому *U-21* вернулась снова на лини
Страти—Лемнос. 9 сентября из Мудросской бухты пок
зался большой четырехтрубный пароход, следовавш
зигзагообразным курсом. В 19 ч. 18 м. с дистанции окол
1 400 *м* (7½ каб.) был произведен выстрел из носово
аппарата, но неудачно. Благодаря темноте парохо
вероятно, не заметил воздушного пузыря и следа торпед
Ничего не обнаружив 10 и 11 сентября, подводная лод
направилась к наблюдательному пункту и узнала, ч
12 и 13 сентября неприятель заградил вход в Дарданел
минным и сетевым заграждениями, повидимому, остав
проход у Сед-эль-Бара. Таким образом, вход был сов
шенно закрыт, ввиду того что прохождение хорошо ох
нявшегося фарватера у Сед-эль-Бара под водой явил
невозможным из-за водоворотов и недостаточной глуби
Командир донес морскому командованию, что вследст
закрытия входа он направляется в Каттаро. Это намере
было одобрено Сушоном, тем более что *U-21* необходи
было в ближайшее время основательно отремонтиров
в доке. Кап.-лейт. Херзинг 16 сентября направи
в обратный путь и 21 сентября прибыл в Каттаро.

За последние недели деятельность флота на Чер
море поневоле ограничивалась охраной угольных тра
портов. Теперь в распоряжении морского командова
имелись подводные лодки, которым надлежало впер
выйти в операцию к крымскому побережью. *UB-8* вы
5 сентября из Босфора и направилась к Крыму (черт.

Из-за сильного волнения пришлось отказаться от поп
ки пройти к Севастополю. Командир вместо этого ре
заняться операциями против каботажного судоходс



Черт. 9. Операции подводных лодок на Черном море: *UB-8* у побережья Крыма с 5 по 16 сентября 1915 г., *UB-7* у Одессы с 6 по 20 сентября 1915 г.

Константинополе на подводную лодку было поставлено глийское 37-*мм* орудие для обстрела мелких судов. сентября в 5 час. было усмотрено 2 трехмачтовые шху-ы. Первый из парусников был подожжен после предва-тельного перевода его команды на подводную лодку; о понесло в море с пылающим грузом строительного са. Второй парусник пытался уйти, воспользовавшись свежевшим ветром; поэтому с дистанции около 3 000 *м* 6 каб.) в него было сделано несколько выстрелов. Полу-в попадание в грот, он привел к ветру; экипаж поспешно

покинул корабль, который был нагружен овсом и сеном. Тем временем показался третий парусник—двухмачтовая шхуна; артиллерийский огонь заставил и его привести к ветру. Его груз состоял из строительного леса. Об парусника были сожжены. Вскоре у мыса Айя показался четвертый парусник, но одновременно подводная лодка заметила дым. *UB-8* установила, что парусник идет без груза; ему дали возможность уйти, ввиду того что дым быстро приближался и показался еще второй корабль. *UB-8* погрузилась и, уже находясь под водой, слышала близкие разрывы снарядов. Находясь на глубине 25 м (82 фут.), она услышала сильный шум винтов. В течение утра лодка видела 10—12 эскадренных миноносцев, шедших из Севастополя, среди них 5 современной постройки, вооруженных 3 орудиями. Отдельными отрядами они обыскали весь район. В 16 час. *UB-8* смогла всплыть. Эскадренные миноносцы скрылись из виду.

10 сентября, не наблюдая движения судов, командир решил итти под берегом и обстрелять находящиеся в нем заводы. 11 сентября в 5 час. он обстрелял баржу у завода на Узунларском озере[1]. Были замечены попадания, но без особых результатов, что являлось естественным, принимая во внимание мелкий калибр орудия подводной лодки. У мыса Чауда лодку обстреляли ружейным огнем, на который она отвечала из пулемета. В полдень показалась трехмачтовая шхуна, не потопленная 2 дня тому назад из-за появления русских эскадренных миноносцев. Она была сожжена, экипажу было дано время собрать пожитки, и затем подводная лодка отбуксировала шлюпку возможно ближе к берегу. На берегу, повидимому, находилась батарея, так как по *UB-8* был неожиданно открыт сильный огонь, и она погрузилась[2]. После трехдневного пребывания у побережья и уничтожения 4 парусников нельзя было рассчитывать на движение корабля вдоль берега; поэтому командир решил повернуть назад и 16 сентября лодка вошла в Босфор.

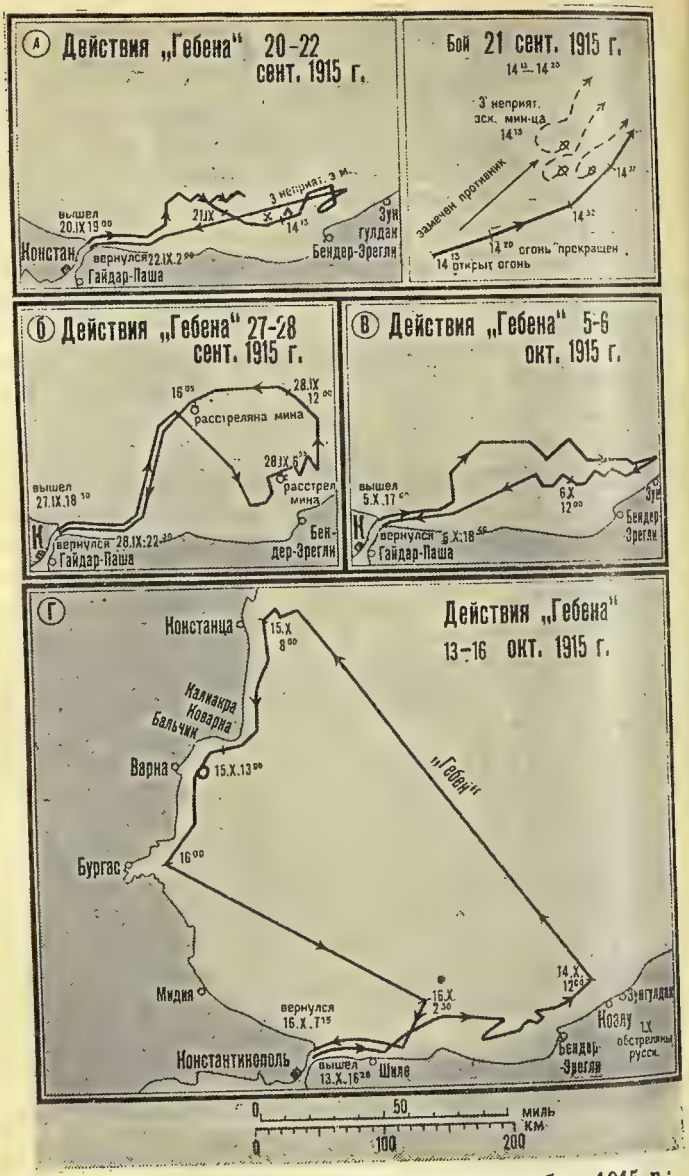
6 сентября *UB-7* (лейт. Вернер) вышла в море с цел

[1] У мыса Чауда вблизи Феодосии, где помещалась торпедно-пристрелочная станция морского ведомства.—Р е д.

[2] Батареи у Двуякорной бухты.—Р е д.

рейсерства в районе между Сулинским гирлом и Одес-ой (черт. 9). В этом районе не было замечено движения удов; с 11 по 15 сентября командир держался у Одессы ля точных наблюдений за движением судов и определения озможностей атаки. Он установил оживленное движение уксиров между Одессой и Очаковом. В одесском порту ыло усмотрено очень небольшое число пароходов. Све-ения о большом количестве транспортов с войсками, оторые заставляли предполагать подготовку десанта, казались ложными. Последние наблюдения являлись резвычайно важными для общей оценки обстановки. сентября командир мог отметить некоторый успех. 8 ч. 32 м. он потопил английский пароход *Патагония* *Patagonia)* вместимостью 6 011 рег. *т* бр., сопровождав-ийся 2 небольшими судами. После гибели парохода его рубы, носовая часть и фок-мачта торчали из воды вслед-вие небольшой глубины. Запасы на *UB-7* приходили к кон-у, поэтому приходилось отправляться в обратный путь. ри выходе из Одесского района лодка коснулась правым ортом мины; во внутренних помещениях было отчетливо утимо соприкосновение с корпусом мины и трение инрепа. 20 сентября *UB-7* благополучно вошла в Босфор.

Донесения *U-21* о постановке заграждения в Дарданель-ком проливе заставили Сушона отправить туда *UC-13* ейт. Кирхнер) для определения на месте характера граждения. *UC-13* убедилась в том, что заграждение остояло из большого количества сетей, охранявшихся торожевыми кораблями. После опыта *UB-14* было совер-енно очевидно, что лодке не пробраться через эти сети. опытка пройти под сетями тоже являлась невозможной, к как, очевидно, были установлены сети, соответствовав-ие глубине. Береговые укрепления не имели возможно-и отогнать неприятельские дозорные суда, и, таким обра-м, выход для подводных лодок был прегражден. Оста-лось проводить операции перед Дарданеллами подвод-ыми лодками, базировавшимися на Каттаро. Находив-иеся в Константинополе 5 небольших подводных лодок ожно было использовать только на Черном море и в край-м случае—в Дарданеллах против прорывавшихся ко-аблей.



Черт. 10. *а*—действия *Гебена* с 20 по 22 сентября 1915 г.;
б—действия *Гебена* 27 и 28 сентября 1915 г.;
в—действия *Гебена* 5 и 6 октября 1915 г.;
г—действия *Гебена* с 13 по 16 октября 1915 г.

20 сентября *Гебен* совместно с эскадренным миноносцем *Найрет* сопровождал угольный транспорт. Вследствие ыбытия из строя *Бреслау* приходилось рисковать кора-лем, имевшим громадное политическое и военное зна-енке, заставляя его конвоировать один груженый и два устых угольных транспорта, подвергая его опасности так неприятельских подводных лодок и не обеспечив го необходимым противолодочным охранением. 21 сен-ября в 11 ч. 52 м. было получено донесение из Зунгул-ка о прохождении 3 эскадренных миноносцев курсом 7. В 14 час. *Гебен* заметил три дыма, принадлежавшие эскадренным миноносцам (черт. 10,*а*). Неприятель направился полным ходом на *Гебен* и отвернул только огда в 14 ч. 13 м. с дистанции 15,5 *км* (85 каб.) *Гебен* крыл по нему огонь. Повидимому, эскадренные мино-осцы рассчитывали встретиться с *Гамидие*, а не с *Ге-ном*. Несмотря на большую дистанцию, они открыли ветный огонь. Но когда тяжелые снаряды стали ложить-очень близко, они отвернули и большим ходом, вы-ская густой дым, направились на *НО*. Эскадренные иноносцы маневрировали с большой ловкостью, так , по словам командира *Гебена*, пристреляться было ень трудно, и, вероятно, попаданий достигнуто не ло[1]. До 15 ч. 15 м. *Гебен* преследовал эскадренные иноносцы в направлении на *NO*. Последние давали откры-е радиограммы:

«*Гебен* обстреливает и преследует нас».

27 и 28 сентября, а также 5 и 6 октября *Гебен* снова нвоировал угольные транспорты (черт. 10,*б* и *в*).

---

[1] Эскадренные миноносцы *Счастливый*, *Гневный* и *Дерзкий* ствительно считали, что дым принадлежит *Гамидие*. При погоне оносцы развили ход до 32 узлов. Снаряды *Гебена* ложились очень вильно по целику, причем один упал в кильватерной струе *Сча-ивого* в 6—8 *м* за кормой. Осколками были нанесены этому оносцу легкие повреждения.—Р е д.

Глава XVIII

СОБЫТИЯ НА МРАМОРНОМ И ЧЕРНОМ МОРЯХ В ПЕРИОД ДО ОЧИЩЕНИЯ ГАЛЛИПОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА

Соглашение Болгарии с Германией и Турцией. Деятельность германских подводных лодок на Черном море. Русский флот у Варны. Захват французской подводной лодки *Тюркуаз*. Выясняются места рандеву неприятельских подводных лодок. *UB-14* уничтожает *E-20*. Доставка *Тюркуаз* в Константинополь. *UC-13* в Черном море. Гибель *UC-13*. Англичане очищают Ари-Бурну. Окончательное очищение Галлипольского полуострова.

6 сентября 1915 г. были подписаны германо-болгарское и турецко-болгарское соглашения. Можно было рассчитывать на скорое вступление в войну Болгарии. Для порта Варна военное положение вводилось уже со 2 сентября, вход с моря разрешался только с 8 до 18 час. В конце сентября в Софию отправился начальник оперативного отдела штаба морского командования для переговоров о совместных военных действиях. Он договорился с начальником болгарского генерального штаба относительно тесной совместной деятельности болгарских морских сил и береговой обороны с турецко-германским флотом. Между прочим были приняты следующие решения: передача турецкому морскому командованию всех донесений болгарских прибрежных постов службы наблюдения и связи, участие радиостанций Софии и Варны в радиосвязи с турецкими береговыми и корабельными радиостанциями (для этого на болгарские радиостанции был назначен германский личный состав); заход турецко-германских морских сил в болгарские порты без предварительно

предупреждения; назначение представителя турецко-германского морского командования в Варну. Болгарское морское ведомство просило у германского скорейшей доставки чрезвычайно необходимого военного снабжения: торпед, мин, кораблестроительных материалов. Болгарский флот не был ценным добавлением к турецко-германскому: он состоял из 1 учебного корабля, не имевшего боевого значения, и 6 миноносцев (по 100 *т* водоизмещения). Какое-либо активное его использование было невозможно. Деятельность болгарских морских сил должна была ограничиться охраной баз Варны и Бургаса. Со стороны Болгарии выражалось пожелание, чтобы германские подводные лодки взяли на себя оборону Варны, поэтому *UC-13* была послана туда в качестве первой германской подводной лодки для показа флага. Она прибыла 30 сентября в Варну и, захватив начальника оперативного отдела, вернулась 2 октября в Константинополь.

Болгарский флот поступил в подчинение к.-адм. Сушона. Командующий флотом решил при ближайшем конвоировании угольных транспортов предпринять и крейсерство *Гебена* вдоль румынского и болгарского побережий. 13 октября *Гебен* вышел в море и 15 октября в 8 час. показался у Констанцы, мимо которой прошел на расстоянии 4 миль малым ходом. Сушон хотел показать *Гебена* Румынии, а болгарам, опасавшимся атаки русских боевых судов, хотел появлением *Гебена* придать большую уверенность (черт. 10,*г*). В 13 час. *Гебен* находился у Варны. Болгарские миноносцы, намеревавшиеся выйти навстречу *Гебену*, вынуждены были оставить эту попытку из-за сильного волнения. Для связи с болгарским командованием в Варну 8 октября был назначен кап.-лейт. Фирле. Ему предстояло организовать посты службы связи и служить связующим звеном при совместных действиях турецких и болгарских морских сил. Для противодействия неприятелю, десанта которого Болгария опасалась, Сушон предусматривал регулярную посылку в Варну подводных лодок.

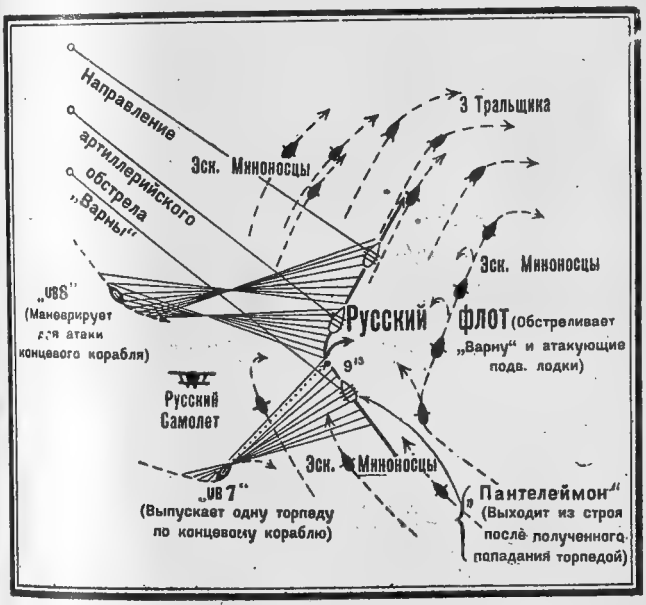
11 октября, после промежутка в 4 месяца, русский флот снова появился у Зунгулдака и с 10 час. до 13 ч. 50 м. держал последний под обстрелом крупной артиллерии.

Выпущено было свыше 1 200 снарядов; 19 снарядов попало в мол, 2—в угольный транспорт, другой угольщик получил небольшие повреждения. Портовая железная дорога краны и город мало пострадали; среди попавших снарядов оказалось много неразорвавшихся. Погрузка пароходов несколько задержалась, но не прекратилась вовсе.

С целью причинения беспокойства неприятелю у западных берегов Черного моря 3 октября из Босфора вышел *UB-14*. Она зашла в Зунгулдак и оттуда проследовала к берегам Крыма, где 7 октября потопила русский пароход *Катя* (500 рег. тонн бр.) с грузом сахара. На следующий день показался большой пароход русского Добровольного флота. Он сделал выстрел из установленного на нем 37-*мм* орудия и только после этого застопорил машины. Это был пароход *Апшерон*, шедший из Новороссийска в Севастополь с грузом в 1 000 *т* нефти. Он был потоплен открытием кингстонов. После этого *UB-14* отошла, не успела заметить на месте потопления парохода 6 эскадренных миноносцев. Из-за необычайно большого расхода топлива *UB-14* пришлось прекратить операции. 11 октября она зашла в Варну, а 19 октября вернулась в Босфор. Между тем 16 октября вышла в море *UB-8*, которая прибыла в Варну 18 октября. Вследствие неблагоприятной погоды лодке пришлось отказаться от операции против 4 пароходов, по имевшимся сведениям, следовавших из Сулина в Севастополь под конвоем русских морских сил. 8-балльный ветер и сильная волна не давали подводной лодке возможности выполнить эту задачу. 24 октября в Варну направилась *UB-7*, прибывшая туда 25 октября.

Невдалеке от Варны, в Евксинограде, вплотную к боковому заграждению, удалось найти хорошее место для стоянки подводных лодок. В здании, примыкавшем к дворцу болгарского короля, было найдено помещение для личного состава лодок. Преимущества этой стоянки выяснились 27 октября, когда перед Варной показался русский флот. Три линейных корабля с охранением из 11 эскадренных миноносцев шли вслед за 3 небольшими кораблями яхтенного типа. *UB-8* и *UB-7* вышли тотчас с целью атаковать неприятеля. Обе лодки маневрировали для выхода в атаку по концевому линейному кораблю

но были замечены вследствие зеркально-гладкой поверхности моря и обстреляны (черт. 11). *UB-8* не удалось выпустить торпеды, ввиду того что концевой линейный корабль отвернул. *UB-7* незадолго до этого выпустила с дистанции 900 *м* (5 каб.) торпеду, взрыв которой был хорошо слышен, но из-за сильного обстрела определить результаты было нельзя. Согласно позднейшим сведениям, тор-



Черт. 11. Атака *UB-7* и *UB-8* русского флота во время обстрела им Варны 27 октября 1915 г.

еда подорвала русский линейный корабль *Пантелеймон*, олучивший столь значительное повреждение, что он на несколько месяцев выбыл из строя[1]. С 9—10 час. русские линейные корабли обстреляли портовые сооружения, днако, без особых результатов, в то время как русские идросамолеты сбрасывали бомбы на город и германскую адиостанцию. После атаки подводной лодки линейные орабли прекратили стрельбу и ушли в море. Впервые на

[1] Атака была безрезультатна, и *Пантелеймон* оставался в строю течение всей войны.—Р е д.

театре был усмотрен новый дредноут *Императрица М рия*, державшийся мористее, повидимому, в качест обеспечения.

UB-8, требовавшая основательного ремонта, вернула 12 ноября в Константинополь; *UB-7* оставалась в Вар до 19 декабря. Крейсерство к устью Дуная, совершенн ею за это время, оказалось безрезультатным: движен торговых судов замечено не было.

Несмотря на установку сетевого заграждения, котор правда, еще не доходило до самого дна, неприятельск подводные лодки продолжали находиться в Мраморн море и постоянно мешали сообщению с Дарданелла 30 октября французская подводная лодка *Тюркуаз*, в ходя из Дарданелл, приткнулась к отмели в непосре ственной близости к сетевому заграждению у Акба Ее перископ был уже перед тем замечен зенитными ба реями и обстрелян. Для того чтобы освободиться, лод всплыла, но, находясь в надводном положении, она ок чательно села на мель. С берега ее держали под ружейн огнем; быстро подвезенное полевое орудие сделало ней шесть выстрелов, из которых несколько попали в р ку; одним из выстрелов был уничтожен перископ. По тщетных попыток сойти с мели переменными ходами фр цузский командир поднял белый флаг. Огонь тотчас прекратился, командир и экипаж были взяты в плен и ставлены на берег. При осмотре подводной лодки выясн лось, что она всем корпусом сидела на ровной глуби в 4 *м* (13 фут.); корпус ее не имел пробоин. Личный сост так стремительно покинул подводную лодку, что да забыл выключить электрический свет и электричес предупредительный сигнал, который продолжал звони Все найденные документы были доставлены в Конст тинополь для рассмотрения. Выяснилось, что француз командир не уничтожил важных секретных докумен Из них можно было установить места рандеву неприят ских подводных лодок, оперировавших в Мраморном мо На основании найденных заметок *UB-14* получила 4 н ября следующий оперативный приказ:

«З а д а н и е: атака неприятельских подводных л в Мраморном море.

Сведения о неприятеле: 1) неприятельская подводная лодка 3—4 ноября у Мудании; согласно документам подводной лодки *Тюркуаз*, вероятно нахождение в Мраморном море подводных лодок *E-12*, *E-20* и *H-1*; 2) место рандеву неприятельских подводных лодок между 9—10 час. и 16—17 час. в долготе 28°19′ к *Ost* от Гринв. и широте 40°45′N.

Выполнение: *UB-14* 4 ноября в 24 часа выходит в море, из Босфора ее выводит канонерская лодка. Доставку подводной лодки *Тюркуаз* из Палатии в Константинополь надо ожидать 5 ноября.

Возвращение: 7 ноября быть в 24 часа в расстоянии 2 миль к *Ost* от острова Проти, где будет ожидать канонерская лодка для проводки в Босфор. На сигнал патроном «*B*» будет отвечено белой ракетой.

Подпись—Сушон».

5 ноября 1915 г. в 12 ч. 10 м. *UB-14* вышла в море. Командир направился прямо к указанному пункту рандеву, намереваясь в течение дня в подводном состоянии ожидаться неприятельских подводных лодок. В 6 час., находясь еще в 10—15 милях от места встречи, он погрузился, чтобы ни в коем случае не выдать себя (черт. 12). О ходе операции, которая имела результатом уничтожение английской подводной лодки *E-20*, он пишет в своем военном дневнике:

«16 час. На *S* приблизительно в 5 милях видна рубка подводной лодки. Предположив, что подводная лодка идет к месту рандеву, я лег на курс 90°. Вскоре я смог определить, что лодка не двигается, а, вероятно, держится с застопоренными машинами.

16 ч. 28 м. Курс 185°. Маневрирую таким образом, чтобы произвести атаку с W при заходе солнца. Зеркально-гладкая поверхность моря заставила очень осторожно пользоваться перископом. При подъеме перископа для ориентировки каждый раз уменьшал ход. Атака затруднялась повреждением увеличительного аппарата перископа. Когда я подошел на дистанцию 2 000 *м* (11 каб.), неприятельская подводная лодка, постепенно развернувшаяся, подставила мне борт. Я направился на подводную лодку курсом 160°. На дистанции 1 200 *м*

(6,5 каб.) я еще раз осмотрелся. Перед подъемом перис
я приказал приготовить торпеду. После подъема нуле
нить находилась немного позади рубки, и я выпустил
педу: дистанция 500 *м* (3 каб.), глубина 1,5 *м*. Ввиду
что *UB-14* шла средним ходом, после выстрела рубк
показалась из воды. След торпеды был замечен неприят
слишком поздно. Очевидно, все наблюдали за появлением
ки, предполагая, что всплывает своя подводная лодка.

17 ч. 16 м. На лодке ощущается удар. Неприятель
подводная лодка совершенно скрыта столбом дыма и
когда последний обрушился, подводная лодка исчезла.

17 ч. 20 м. Всплыл, чтобы подобрать спасшихся. Спа
командир, 2 офицера и 6 чел. команды. Обломков не
видно. Отправился в обратный путь в надводном положен

Судя по французским документам, в Мраморном м
действовали еще 2 подводные лодки, поэтому повторе
операции могло оказаться успешным. 7 ноября гид
самолет получил приказание держаться над местом р
деву, стараясь не привлекать внимания. Он действител
заметил в указанном месте неприятельскую подвод
лодку, которая погрузилась при его приближении. Ги
самолет должен был бы производить разведку незамет
т. е. или с большой высоты, или наблюдая со стор
Вследствие неловкого выполнения этого задания,
приятель был теперь настороже. Поэтому *UB-14*, с
вышедшая в море 7 ноября, не имела успеха и верну
9 ноября, не встретив неприятельских подводных ло

Однако, трудно быть уверенным, что только появле
гидросамолета было причиною безрезультатного н
серства *UB-14*. Действительно, 11 ноября вечером
мандир *Бреслау* встретил пленных английских офице
с подводной лодки *E-20* в одной из наиболее посе
мых гостиниц столицы обедающими на свободе; оказал
что вследствие настоятельных ходатайств со стор
американского посла, Энвер-паша предоставил им пол
свободу на 5 суток. Сушон узнал об этой слишком боль
любезности из доклада командира *Бреслау*. Благод
его энергичному вмешательству, англичане немедле
были отправлены в Измид. При наличии в Констант
поле множества враждебно настроенных иностран

Черт. 12. Потопление *UB-14* английской подводной лодки *E-20*

ых симпатий американцев к неприятелю, а также личии многих подозрительных элементов, легко могло читься, что неприятельские подводные лодки были евременно предупреждены.

Г. Лорей

Подводную лодку *Тюркуаз* удалось снять с мели к 31 ок
тября; буксир *Нусрад* (*Nusrad*) под конвоем эскадренно
миноносца *Самсун* повел ее в Константинополь. Эт
поход не обошелся без аварий. Командир эскадренно
миноносца *Самсун* отдал приказание о скрытии всех отн
как на эскадренном миноносце, так и на буксире. Внезап
буксир исчез из виду, ввиду чего вахтенный начальн
Самсуна повернул на обратный курс для его поисков;
время поворота он неожиданно увидел в темноте, ч
буксир полным ходом идет на *Самсун*. Последний не усп
еще дать полный задний ход, как в его носовую кочегар
врезался буксир. Вследствие внезапной остановки б
ксира, вызванной столкновением с эскадренным ми
носцем, подводная лодка в свою очередь протаран
буксир в корму с такою силою, что приходилось считать
с вероятностью гибели последнего. *Самсун* находил
в очень серьезном положении: передняя кочегарка бы
полна воды, а машинное отделение постепенно наполн
лось ею. Ближайшим портом являлся Палатия, куда н
мандир и попытался дойти. Едва было пройдено 2—3 ми
как наполнилась водою кормовая кочегарка, находя
шаяся за машиной, ввиду чего не стало больше па
Пришлось спустить все 3 имевшиеся на эскадренном м
ноносце гребные шлюпки и на их буксире следовать по
до самой гавани; дальнейшую проводку в гавань взял
себя случайно находившийся здесь буксир. Протаран
ный буксир *Нусрад* тоже был введен в гавань с помощ
другого буксира. Германский корабельный инженер с
большой германской командой, оставшиеся на *Тюркуа*
оказались после двойного столкновения брошенными
произвол судьбы. Подводной лодке следовало самост
тельно добираться до гавани, иначе она сделалась
легкой добычей неприятельских подводных лодок. Ко
бельный инженер выяснил, что батарея еще находит
под током, благодаря чему ему удалось пустить в
совершенно незнакомые, весьма сложные механизмы п
водной лодки, которая, таким образом, самостоятел
дошла до Палатии. 4 ноября к ней навстречу приш
эскадренный миноносец *Гайрет*, и 5 ноября она вош
в Золотой Рог. 10 ноября Энвер-паша торжественно вы

ил ее в ряды турецкого флота под именем *Мюстедшиб баши (Mustedschib Onbaschi)*[1]. Ввиду того что по своей инструкции подводная лодка была совершенно устарев- ей и потребовала бы многомесячного ремонта, стои- сть которого не оправдывалась, а также ввиду неком- екта в личном составе, было решено не вводить ее в строй, спользовать для зарядки аккумуляторов германских дводных лодок.

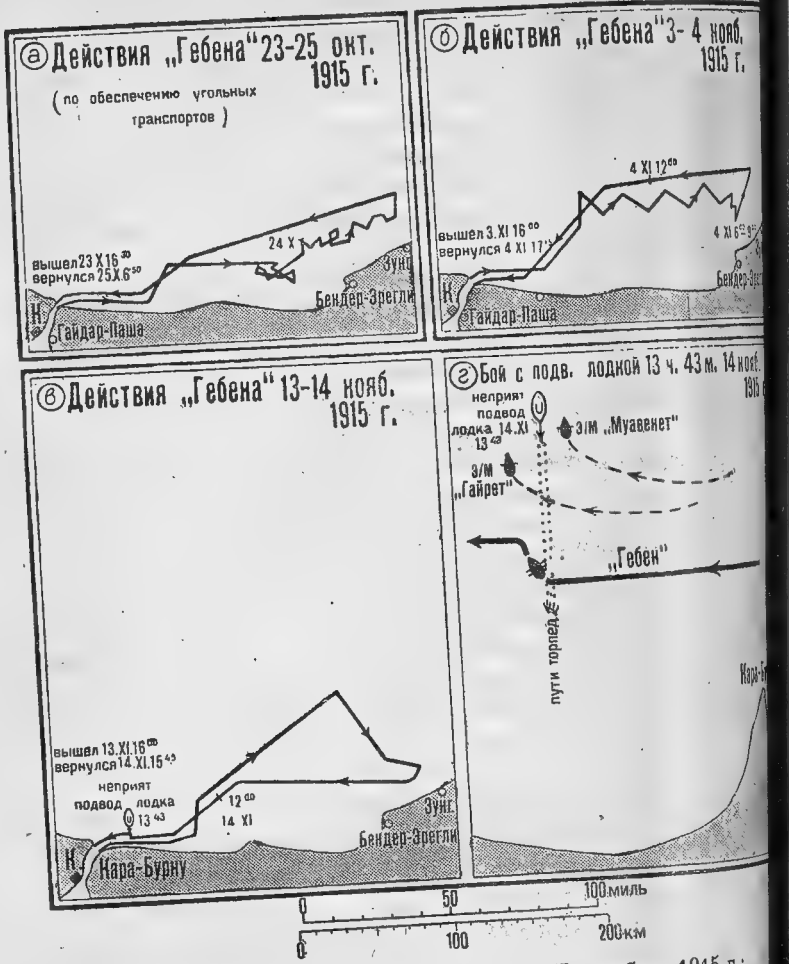
23–25 октября и 3—4 ноября *Гебен* совместно с эскад- нными миноносцами выходил в море для конвоирования нспортов (черт. 13,*а* и *б*). 13 ноября он снова вышел эскадренными миноносцами для этой же цели. При звращении в Босфор 14 ноября в 14 ч. 40 м. была полу- на радиограмма из Кавака, сообщавшая о присутствии дводной лодки в 8—10 милях от берега; в 15 час. было лучено подтверждение этого известия (черт. 13, *в*). Слева от *Гебена* в качестве противолодочного охранения ходился *Муавенет*, справа—*Гайрет*. В 13 ч. 40 м. *авенет*, перешедший, по приказанию *Гебена*, направо него, заметил воздушный пузырь и сейчас же открыл нь по месту выпуска торпеды. *Гебен*, привлеченный ы обстоятельством, заметил два торпедных следа. повернул полным ходом, положив руль на-борт прямо торпеды, благодаря чему они прошли в 20 *м* за его мой (черт. 13, *г*)[2].

ебен являлся центральным стержнем всех операций ции, поэтому командование не могло подвергать его крайней необходимости опасности атак подводных док. Этот случай заставил командующего флотом отка- ся от использования *Гебена* для конвоирования транс- тов, к тому же в число транспортов было включено колько более быстроходных германских пароходов. Про- жительные темные ночи давали возможность покрывать тояние Босфор—Зунгулдак в течение одного ночного хода. При входе в Босфор на рассвете охрану против водных лодок брали на себя 3 эскадренных миноносца.

---

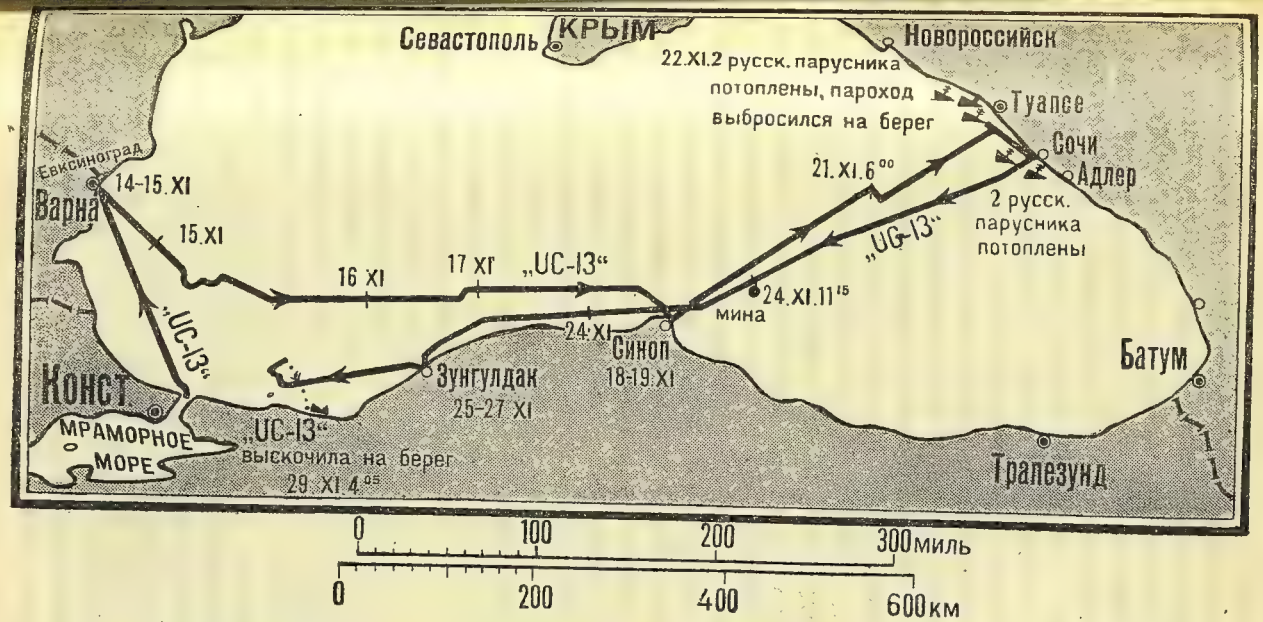
[1] В честь унтерофицера Мюстедшиба, сбившего ее перископ.

[2] Атака была произведена подводной лодкой *Моржс* с дистанции 1 каб.—Р е д.



Черт. 13. *а*)—действия *Гебена* с 23 по 25 октября 1915 г.;
б)—действия *Гебена* 3 и 4 ноября 1915 г.;
в)—действия *Гебена* 13 и 14 ноября 1915 г.;
г)—бой *Гебена* с подводной лодкой 14 ноября 1915 г.

12 ноября для борьбы с неприятельской морской то
влей в северо-восточной части Черного моря была выс
UC-13 (черт. 14). Она не имела торпедного вооруже
и для выполнения возложенной на нее задачи была во
жена одним английским 57-*мм* орудием. После крат



Черт. 14. Поход *UC-13* в северо-восточную часть Черного моря с 12 по 29 ноября 1915 г.

пребывания в Евксинограде лодка направилась к Синоп
По пути маленькой подводной лодке пришлось перенест
8-балльный шторм и большую волну. Сильная бортова
качка совершенно вывела из строя компас. 18 нояб
UC-13 пришла в Синоп. Население, никогда до тех по
еще не видевшее подводной лодки, радостно приветст
вало ее, а выполненный в гавани маневр погружен
вызвал горячий энтузиазм. 19 ноября подводная лод
вышла снова и направилась к Туапсе. 22 ноября п
берегом с помощью подрывных патронов и поджога о
уничтожила русский трехмачтовый парусник *Украи*
(150 *т*) с грузом цемента. Второй парусник с грузом др
был подожжен. Команды парусников спаслись на сво
шлюпках. Вскоре после этого показался пароход; э
был нефтеналивной пароход №-57 (1 200 *т*), шедш
под флагом русского Добровольного флота. Увидев по
водную лодку, пароход сейчас же повернул к берег
этому не удалось воспрепятствовать из-за неисправно
орудия. Исправив орудие, *UC-13* открыла огонь; то
пароход, идя большим ходом, выскочил на пляж и б
покинут своею командой. Постоянные осечки орудия
дали возможности уничтожить пароход. Порча орд
и недостаток в смазочном масле заставили командира
правиться в обратный путь.

23 ноября в 12 ч. 30 м. *UC-13* зашла в гавань Сочи. Зд
находилось несколько парусников; несмотря на энерг
ный обстрел с берега из винтовок, пулеметов и мелк
орудий, подводная лодка уничтожила подрывными пат
нами 2 парусных судна. Затем *UC-13* вышла в море в н
водном положении, не получив никаких повреждени
Отвечать на огонь она не могла из-за неисправности о
дия. Отважное предприятие удалось, несмотря на п
тиводействие со стороны неприятеля. При перемен
погоде и свежем ветре 25 ноября *UC-13* вошла в Зунгулд
Отсюда она снова вышла в море 27 ноября. Вечером и ноч
погода сильно испортилась. Ветер и волнение не прек
щались и 28 ноября. Ввиду этого курс был проло
вдали от берега. Из-за сильного волнения пришлось п
в подводном положении. Но долгое нахождение под во
становилось невозможным: воздух был настолько исп

н, что, несмотря на регенерацию, дыхание было крайне труднено. Команда начала слабеть, ввиду чего пришлось плыть. 11-балльный шторм еще продолжался; выйти мостик было абсолютно невозможно. Из-за шквалов снегом и градом никаких наблюдений и определений роизводить было невозможно. *UC-13* шла с прикрытой рловиной под дизель-мотором. Около 1 ч. 30 м. 29 но-ря представилось, наконец, возможным снова выйти на стик, но ночь была очень темна и шквалы продолжа-сь, так что вокруг ничего не было видно. Каждая волна рекатывала через рубку, и вода ручьями стекала внутрь, к что помпы работали непрерывно. В 4 ч. 05 м. *UC-13* ожиданно ударилась носом о грунт, повернулась лагом волне и накренилась на 70° на правый борт. Возникло асение, что лодка перевернется и что выльется кислота кумуляторов. Поэтому, чтобы спасти хотя бы команду, мандир дал полный ход вперед, положив руль право-борт. Попытка удалась; подводная лодка всплыла выбросилась на песок без крена. Когда в 6 ч. 30 м., конец, рассвело, выяснилось, что лодка находится 50 *м* от берега в сильном прибое. Через нее перекаты-лись тяжелые валы. Несмотря на жестокий норд-ост, манде удалось высадиться на берег. Позднее оказалось, о снять подводную лодку невозможно; поэтому в течение следующих недель ее совершенно разгрузили; все ханизмы, по возможности, были извлечены, и, таким разом, в результате аварии был потерян только пустой рпус [1].

Доставку предметов, снятых с *UC-13*, морское командо-ние, не имевшее в своем распоряжении буксиров, пору-ло коменданту босфорской крепости. Последний напра-л для этой цели 2 канонерские лодки (тральщики) под

[1] Русское командование узнало об аварии *UC-13* 30 декабря из азаний пленных с угольных пароходов, сообщивших, что лодка ит на отмели у устья р. Мелен. С целью маскировки она была ря закрыта брезентом, выкрашенным под цвет песка и придавав-ей вид небольшого холма. 31 декабря несшие блокаду уголь-о района миноносцы нашли лодку в указанном месте и уничто-ли ее артогнем, причем по присутствию на лодке людей можно о судить, что надежды на возможность стащить ее на воду остав-ы не были.—Р е д.

командою германского офицера резерва. Согласно при
казу, канонерским лодкам надлежало следовать к мест
аварии ночью и возвратиться в течение следующей ноч
Однако, *Таш-Койпрю (Tasch Keuprü)* и *Иесгар (Iesgar*
в темноте не нашли места аварии *UC-13* и вернулись
рассвете к острову Кефкен, чтобы укрыться за ним в т
чение дня. Здесь канонерские лодки были застигнут
3 русскими эскадренными миноносцами, утром обстрел
шими Кефкен. Ввиду того что скрыться не представлял
возможным, командующий канонерскими лодками прик
зал открыть огонь. С первого же выстрела русские пр
стрелялись, и канонерские лодки вскоре были зажже
снарядами. Эскадренные миноносцы стреляли с дист
ции, недоступной орудиям канонерских лодок. Экип
спасся на острове Кефкен, где продолжал подвергать
обстрелу. Трое было убито, двое тяжело ранено. Эска
ренные миноносцы удалились вдоль берега на *Ost*,
обнаружив местонахождения подводной лодки *UC-*

Наступление против Сербии открыло, наконец, осень
1915 г. путь через Балканский полуостров; затруднен
создававшиеся Румынией, потеряли значение. До сер
дины ноября в Константинополь прибыло 8 поезд
с боезапасом и австрийская батарея в составе четыр
240-*мм* гаубиц и с боевым запасом на 1 500 выстрело
Теперь надлежало возможно скорее доставить артиллери
и боевые запасы в Дарданеллы, чтобы сменить вынужде
ное бездействие артиллерии энергичной деятельность
Налицо имелись признаки предстоявшей эвакуации пол
острова неприятелем; поэтому представлялось особен
важным использовать весь наличный тоннаж для скоре
шей доставки боевого запаса.

В связи с этим Сушон испросил у Султана согласие
использование его яхты *Эртогрул (Ertogrul)*, очень п
ной вследствие ее большой скорости хода; прежний г
манский стационер в Константинополе *Лорелей* был испо
зован для этой же цели.

Опасность от подводных лодок, несмотря на значител
ное усовершенствование сетевых заграждений, далеко
была устранена. 3 декабря эскадренный миноносец *Ярд
сар* заметил в квадрате 221 перископ подводной лодк

момент поворота в ее сторону он получил попадание рпедой и тотчас же переломился на две части. При ом погибли командир, 8 немцев и 28 турок. Английская одводная лодка всплыла, спасла оставшихся в живых, атем подозвала парусник, на который и передала спа-нных. 5 декабря артиллерийским огнем с подводной одки был потоплен германский пароход *Боспорус (Bosporus)* (вместимостью 5 000 *т*). Это была тяжелая потеря я снабжения галлипольской армии. 14 декабря у набе-жной в порту Гайдар-Паша подводная лодка потопила рпедой пустой пароход *Лерос (Leros)*; торпеда повре-ила также часть стенки набережной. В качестве противо-йствия в Мраморное море была послана *UB-14*. 9 декабря сле полудня командир ее заметил неприятельскую под-дную лодку, но, несмотря на преследование, длившееся сколько часов, не смог ее догнать. За время вторичного йсерства с 13 по 17 декабря подводных лодок обна-жено не было.

Одновременно с 13 по 18 декабря в Мраморном море отилась за неприятельскими подводными лодками *UB-8*. декабря в 20 ч. 40 м., вскоре после выхода в море, она метила неприятельскую подводную лодку. Но из-за ноты командиру не удалось подойти на дистанцию рпедного выстрела, и противник исчез. В дальнейшем каких событий не произошло, так же как и во время йсерства с 26 по 30 декабря.

В этот период величайшего напряжения всех сил из нгулдака пришло известие, что вследствие задержки платы рабочим добыча угля все более падает. Сушон ова нажимал на ставку главного командования с целью биться устранения недопустимых злоупотреблений. Не-хват угля был так велик, что в Мраморном море прихо-лось ограничивать даже крайне необходимые походы адренных миноносцев для конвоирования транспортов евыми запасами и для преследования подводных лодок. походах больших кораблей в Черном море нечего было думать. Длительное оставление такого положения вещей жно было иметь гибельным последствием перерыв ного и торгового судоходства и ограничение железно-рожного движения. Не лучше обстояло дело с добычей

бурого угля на Черном море. Угольные разработки Бек
леме на Черном море, первоначально эксплоатирова
шиеся флотом, теперь разрабатывались главным инте
дантом. Добыча угля сильно страдала из-за недостат
рабочих рук: в день добывалось не более 50 *т*. До сер
дины декабря было добыто всего 2 000 *т* угля, котор
из-за плохого состояния дорог остался невывезенны
и подвергался выветриванию под открытым небом.

Оживленное движение пароходов и лихтеров пер
Дарданеллами указывало на то, что неприятель дума
о ликвидации своей затеи. В ночь на 20 декабря он оста
северные позиции возле Ари-Бурну. Густой туман спосо
ствовал отступлению, планомерно подготовленному, пр
думанному и выполненному без потерь. Остались, одна
значительные запасы—военное имущество и провиант,
которые неприятель пытался уничтожить обстрелом с к
раблей, но без значительных результатов. Морской пул
метный отряд, после горячих августовских боев находи
шийся в окопах у северной группы войск, теперь оказал
свободным. Командующий 5-й армией затребовал его в п
мощь южной группе. В организации отряда за это врем
произошли изменения. Вместе с другими находившими
на Галлиполи моряками, обслуживавшими посты д
стрельбы непрямой наводкой и наблюдательный по
Херзингштанд, пулеметный отряд развернулся в десантны
отряд морских сил под командою корветтен-капита
Родэ.

В Килия-Тепе, выше сетевого заграждения у Нагар
в самом узком месте Дарданелл, командующий десантны
отрядом организовал место сбора и главный лагерь д
всех своих разрозненных групп. Получение необходим
го продовольствия и доставка его отдельным групп
были сильно затруднены бездорожьем и недостатко
перевозочных средств. Так же обстояло дело с подвоз
огнеприпасов и обслуживанием раненых и многочисле
ных больных. С приближением конца жаркого време
пришлось приступить к постройке зимних бараков. П
следние были приготовлены к наступлению плохой пого
с расчетом на сильные штормы и ливни, но в этот моме
последовало очищение северной позиции. По прось

й армии 12 пулеметов были посланы в помощь южной
руше, куда и прибыли 23 декабря. 30 декабря после
инного взрыва, произведенного англичанами, им уда-
ось успешно участвовать в бою.

После очищения неприятелем позиций у Ари-Бурну
рки пытались возможно больше мешать ему при ожидав-
емся отходе от Сед-эль-Бара и при погрузке военных
рузов на транспорты. Искусственная гавань у Сед-эль-
ара, образованная из затопленных судов, постоянно
ходилась под обстрелом турок. Это требовало значи-
льного расхода боевого запаса и ставило высокие тре-
вания транспортным возможностям. Для доставки были
спользованы пароходы, которые могли покрывать рас-
ояние до Дарданелл в течение одного ночного перехода;
ни были вооружены для стрельбы по подводным лодкам
кроме того, сопровождались эскадренным миноносцем
ли канонерской лодкой. Грузы понемногу скоплялись,
к как тем временем в Константинополь прибыли гер-
анские матросы и батареи. Яхта султана *Эртогрул*,
испособленная для перевозки боевого запаса, предпри-
ла 31 декабря первый рейс в Дарданеллы с грузом
нзина в 120 *т*. После выгрузки груза она должна была
января отправиться в обратный путь. В ясную ночь яхта
скочила на берег при входе в Босфор, близ порта Гайдар-
аша. Несмотря на то, что авария произошла с большого
да (14 узлов) и что яхта села на скалистый грунт очень
очно (при крене в 7° и глубине под форштевнем 1,5 *м*—
фут.), корпус ее не дал течи. 3 января яхту сняли
камней при помощи 5 буксиров; единственное повреждение
е яхты заключалось в погнутой лопасти левого винта.
3 января 1916 г. адм. Уздем попросил доставить ему
но 150-*мм* орудие, ввиду того что ранее предоставленное
0-*мм* орудие *Гебена*, установленное на батарее «Явуз»,
было из строя из-за разрыва снаряда в канале. Ввиду
льшого значения этой батареи, успешно обстреливавшей
вань у Сед-эль-Бара, *Гебен* получил приказание спешно
редать еще одно из своих 150-*мм* орудий. 5 января
удие было отправлено в Дарданеллы. Линейный корабль
рул также получил приказ приготовить к отправке
последних своих 105-*мм* орудия для усиления внешней

батареи анатолийского побережья. Орудия предполага лось поставить на колесные лафеты. После очищения Ар Бурну не было больше нужды в стрельбе непрямой навод кой с линейного корабля *Торгут*, ввиду чего Сушон реши использовать его орудия и прислугу в том месте, г в данный момент шли решающие бои. Но этим орудия не суждено было больше стрелять, так как 9 янва неприятель очистил южную оконечность Сед-эль-Ба Погрузка запасов и посадка войск противника затрудня лись оживленным огнем турецких батарей. Анатолийск батареи расстреляли за эти дни неприкосновенную час боевого запаса.

С окончательным очищением Галлиполи неприяте отказался от операции, которая, помимо материальны убытков, принесла ему огромные потери в личном состав Но самым тяжелым последствием операции должно бы явиться сознание собственной беспомощности в отноше нии открытия своим союзникам—русским—пути из Че ного в Средиземное море, вследствие чего доставка край необходимого русской армии военного снабжения ст новилась все затруднительнее. Турецкая армия, несколь лет тому назад терпевшая тяжелые поражения на Ба канском фронте, теперь с полным правом могла гордить своими подвигами. Флот имел свою долю в этом успех Турецкая армия не удержалась бы на полуострове Га липоли, если бы не поддержка стрельбой линейных кора лей непрямой наводкой, не оттеснение неприятельск кораблей германскими подводными лодками, не успешна борьба с подводными лодками противника, не обеспечен бесчисленных транспортов с войсками, провиантом и от припасами в Мраморном море.

РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ

ПЕРИОД ДО ВСТУПЛЕНИЯ РУМЫНИИ В ВОЙНУ

Глава XIX

ДЕЙСТВИЯ КРЕЙСЕРОВ И ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Обострение положения со снабжением углем. Встреча *Гебена* с линейным кораблем *Императрица Мария*. Ограничение производства военного снабжения. Воздушная атака Зунгулдака отбита. Тяжелое положение на турецком восточном фронте. *Бреслау* в Черном море. Преувеличенное представление о возможностях *Гебена* со стороны сухопутного командования. *Бреслау* доставляет войска на восточный фронт. *U-33* в Константинополе. *UC-15* ставит минные заграждения.

Эвакуация неприятеля из Дарданелл 9 января 1916 г. разрядила крайне напряженную атмосферу, царившую в Константинополе. В среде чрезвычайно пестрого населения Константинополя быстро возникло ощущение, что война и связанная с ней опасность миновали. Когда в Мраморном море снова зажглись маяки, судоходство, не нарушаемое более неприятельскими подводными лодками, сразу оживилось. Создавалось впечатление, что восстанавливаются дела и привычки мирного времени. Только все прибывавшие многочисленные германские войска показывали, что об окончании войны нечего и думать. Успешные бои против Сербии создали возможность непосредственного железнодорожного сообщения с центральными державами и организации подвоза необходимого

военного имущества. 17 января через Балканы прибы
первый поезд прямого сообщения Берлин—Константино
поль. Путь через Балканы был одноколейным; германско
военное ведомство намеревалось превратить эту важну
линию в двухколейную. Потребность в военном имуществ
всех видов у Болгарии и Турции была очень велика
и одна железнодорожная колея не могла ее удовлетворит
Но, как и прежде, острее всего стоял угольный вопро

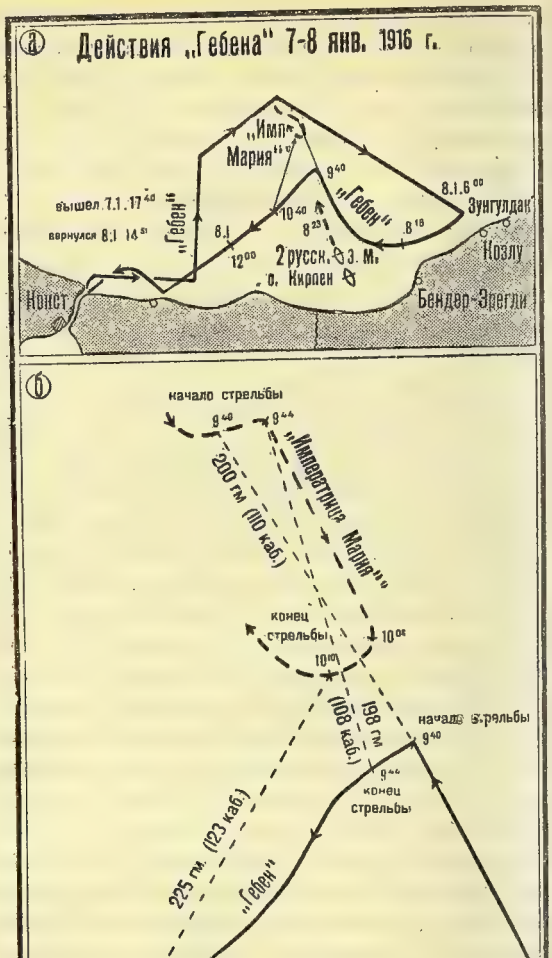
Из угольного района каждый день приходили извест
о появлении неприятельских эскадренных миноносце
они атаковывали и уничтожали буксиры и парусник
Но деятельность неприятеля не ограничивалась угол
ным районом, она распространялась и на восточную част
Черного моря; так, 3 января эскадренный миноносе
противника захватил 10 рыболовных судов. Постоянн
приходилось откладывать переходы пароходов из Зунгу
дака и обратно, хотя уголь был крайне необходим. Нел
зя было обойтись без посылки в море *Гебена* с цель
обеспечения похода порожнего транспорта в Зунгулда
ввиду того что там ежедневно крейсеровали неприятельски
эскадренные миноносцы. 7 января угольный транспор
Кармен (Carmen), имея на борту 1 унтерофицера и 3 м
тросов с *Бреслау*, вышел из Босфора под конвоем эскадре
ных миноносцев, которые сопровождали его до 18 ча
Далее ночью он должен был следовать самостоятельно
Гебен вышел из Босфора 7 января в 17 ч. 40 м. и на ут
в 8 час. уже находился перед Зунгулдаком (черт. 15, с
Здесь он узнал по радио о ночной встрече *Кармен* с 3 ру
скими эскадренными миноносцами и об его потоплени
Некоторая часть экипажа спаслась, достигнув берега
Во время возвратного пути на запад *Гебен* увидел в 8 ч
23 м. 2 неприятельских эскадренных миноносца, за кото
рыми он последовал самым полным ходом. Противни
отходил на *NW*. В 9 ч. 15 м. на *NNW* показался густо
дым. Это шел линейный корабль *Императрица Мари*
в сопровождении одного эскадренного миноносца[1].

[1] Это были очередные блокадные миноносцы, которые, потопи
ночью *Кармен* и узнав от пленных об ожидавшемся выходе *Гебе*
для прикрытия парохода, легли курсом на Босфор и, встретившис
с *Гебеном*, повернули, стремясь навести его на находившийся в пр

В 9 ч. 40 м. линейный корабль открыл огонь. *Гебен*, повернув на 8 румбов влево, тотчас же начал отвечать. Линейный корабль *Императрица Мария* лег на контркурс. Когда *Гебен* перешел за траверз линейного корабля, последний в 9 ч. 44 м. повернул вслед за *Гебеном*; в 10 ч. 10 м. он прекратил стрельбу и скрылся в направлении на *NNW* (черт. 15,б). Бой начался с дистанции около 20 *км* (110 каб.). Залпы русского линейного корабля ложились кучно, в непосредственной близости от *Гебена*, и многочисленные осколки попадали на палубу; ими был пробит флаг на мачте. Последние всплески ложились в расстоянии 1 500—2 000 *м* (8—11 каб.) от *Гебена*. Неприятель сделал около 150 выстрелов, причем наибольшая дистанция стрельбы достигала 23 *км* (125 каб.). *Гебен* произвел пять выстрелов и уже в 9 ч. 44 м. прекратил огонь из-за слишком большой дистанции. Сознавая артиллерийское превосходство противника, *Гебен* стремился уйти из сферы его огня. Но русский линейный корабль развил столь значительную скорость, что сильно обросший *Гебен*, к тому же имевший расшатанные гребные валы, с большим трудом увеличивал дистанцию. У входа в Босфор *Гебен* поднял на борт самолет, который вследствие неисправности судна был лишен возможности передвигаться. 8 января около 15 час. *Гебен* вошел в Босфор, имея в качестве проводолочного охранения эскадренные миноносцы *Муавенет*, *Нумуне* и *Басра*. Транспорт с углем вошел в Босфор к утром того же дня.

С вступлением в строй нового русского линейного корабля трудность доставки угля усугублялась. 9 января Сушон поставил об этом в известность Энвера-пашу. Военные заводы и железные дороги не могли обойтись без зунгулдакского угля; имевшихся запасов хватало только до конца января. Сушон решил попытаться получить уголь из Германии. Для успешных действий против неприятельской блокады Сушон затребовал из Германии для Черного моря подводную лодку большого типа.

Впоследствии линейный корабль *Императрица Екатерина*, который совершал свой первый поход в боевой обстановке после прибытия из Николаева. *Императрица Екатерина* за время преследования развивал временами ход до 21 узла.—Р е д.



Черт. 15. *а*— действия *Гебена* 7 и 8 января 1916 г., *б*—бой у остр
Кирпен. (Русский линейный корабль был в действительности лин
ный корабль *Императрица Екатерина*—П р и м. п е р е в.)

ебольшие подводные лодки до сих пор не были в состоя-
ии добиться реального успеха. На совещании, созван-
ом Энвером-пашей, были установлены крайние нормы
схода угля для различных потребностей, но общее
печатление было таково, что без поддержки из Германии
обойтись. Кроме того, принимались меры к увеличению
бычи бурого угля, для чего в первую очередь ускорилась
стройка полевых железных дорог.

На требование большой подводной лодки морской гене-
льный штаб в Берлине ответил 11 января отказом. Но
шон не успокоился и снова настойчиво требовал боль-
чую подводную лодку, указывая на крайний недостаток
ля. Еще до нового года он вошел в сношения с комен-
нтом Дарданелл по вопросу об обеспечении возможности
зопасного входа подводных лодок. Надежда на получение
ля железнодорожным путем из Германии не оправда-
сь. 20 января было получено сообщение от начальника
левого железнодорожного управления, что доставка
ля пока невозможна, так как пути заняты перевозкой важ-
го военного материала. К концу января из-за недостатка
ля пришлось ограничить производство огнеприпасов.

Ввиду длительной блокады Зунгулдака русскими эскад-
нными миноносцами *UB-8* получила приказание напра-
ться на позицию перед Зунгулдаком. Она должна была
ржаться в 10 милях на *NW* от ожидавшихся транспортов
и их подходе и попытаться атаковать неприятельские
кадренные миноносцы. Подводная лодка вышла 10 ян-
ря и 11 января прибыла в Зунгулдак. В течение 5 дней
представилось случая для атаки, и лишь однажды не-
долго появилась неприятельская подводная лодка.
января *UB-8* направилась в Варну. Отсюда она еже-
евно выходила в море для обучения болгарского лич-
го состава, так как Болгария выразила пожелание иметь
составе своего флота 1 подводную лодку и уже сделала
ответствующий заказ Германии.

В последних числах января русские морские силы не-
ерывно показывались у Зунгулдака; большею частью
о были эскадренные миноносцы, а 29 января—5 линей-
х кораблей. При этих обстоятельствах намеченное
ижение угольных транспортов было невозможным. Для

борьбы с блокадой было отдано приказание подводн
лодке *UB-14* следовать к Зунгулдаку и ежедневно до р
света занимать позицию в 11 милях от берега, а вечер
возвращаться для получения информации и зарядки
тарей. Одновременно к западу от меридиана мыса Б
была выслана лодка *UB-7* с целью операций против р
ских в направлении на *SSO*.

С 20 по 31 января *UB-14* безрезультатно находил
в море в районе устья Дуная. 2 февраля она вышла
Варны к угольному побережью. По пути туда 3 февр
она заметила неприятельские корабли. Очень благопри
ные условия для атаки *Кагула* не могли быть испол
ваны, так как подводная лодка из-за сильного волне
показала рубку. На следующий день *UB-14* снова замет
неприятеля. Слабые активные качества лодки и на
раз не дали ей возможности атаковать противника. О
ко, командир считал, что большая подводная лодка им
бы лучшие шансы против довольно беспечно передви
шегося неприятеля. *UB-14* прибыла в Зунгулдак 5 фе
ля, но случая для атаки и ей не представилось, и 13 фе
ля она вернулась в Константинополь. 1 февраля из
фора вышла *UB-7*. В то же утро в Зунгулдак пр
пустой угольный транспорт, а груженый вошел в
фор; перед самым входом в Босфор неприятельская
водная лодка выпустила в него торпеду, но безрезул
но; у Зунгулдака же крейсеровали 2 неприятель
эскадренных миноносца. *UB-7* с указанной ей поз
3 февраля заметила 2 эскадренных миноносца. На с
ющий день ей удалось сделать выстрел по одному из
Воздушный пузырь выдал подводную лодку; эскадре
миноносцы отвернули, и торпеда прошла между н
5 февраля эскадренные миноносцы сделали неско
выстрелов по Зунгулдаку, но атака их подводной ло
была невозможна. На следующий день на рассвете
эскадренных миноносца появились снова, но вскоре
лились. В 9 ч. 45 м. к берегу приблизились два авиат
порта, имея в качестве обеспечения 2 эскадренных м
носца. Для спуска самолетов корабли застопорили маш
в то время как эскадренные миноносцы кружились во
них. *UB-7* прошла через строй эскадренных минон

11 ч. 20 м. выпустила бронзовую торпеду, взрыв которой был слышен на подводной лодке. Использовать перископ было невозможно, ввиду того что неприятель медленно начал поиски на месте атаки, и *UB-7* пришлось погрузиться на 30 *м* (98 фут.). Успех атаки подводной лодки выразился в том, что в 11 ч. 50 м. авиатранспорты ушли, оставив 2 самолета, которые были взяты эскадренными миноносцами на буксир[1]. Еще несколько раз представлялась благоприятная возможность для атаки, однако, подводной лодке уже не имелось торпед. Для принятия последних *UB-7* отправилась в Константинополь, куда прибыла 8 февраля.

Ставка турецкого главного командования с вполне обоснованной тревогой относилась к обстановке на восточном фронте, в Армении. После решительных поражений турецких войск русские к концу января находились на расстоянии 10 *км* от Эрзерума. Турецкая 3-я армия занимала заранее подготовленные позиции. Ее сильно уменьшавшаяся численность и скудное снаряжение не давали уверенности в том, что ей удастся удержать Эрзерум и Трапезонд. Подкрепления были посланы в конце января. При скверных дорогах и за отсутствием железнодорожного сообщения они не могли прибыть раньше апреля. Занятие Трапезонда имело бы огромное значение для общего положения, так как дало бы русским возможность легко выгружать на берег свои подкрепления[2]. Большая

---

[1] Подводная лодка атаковала авиатранспорт *Александр I*, который, заметив торпеду, успел уклониться, так что она прошла в 4 *м* кормой. Ввиду того что атака была произведена уже после спуска самолетов на воду и их вылета в операцию, авиатранспорты вышли мористее, и это место было обыскано миноносцами. В налете принимало участие 11 аппаратов, но результаты налета были ничтожны ввиду наличия низких облаков, закрывавших объекты обстрела.—

[2] Необходимость занятия Трапезонда в основном диктовалась тем, что после занятия Эрзерума русская кавказская армия, дойдя до Байбурта и Битлиса, была принуждена остановиться ввиду невозможности подвоза дальше из тыла продовольствия, фуража и снабжения. Захват Трапезонда с его дорогой на Байбурт Эрзерум давал прежде всего возможность перенести снабжение с тыла на море, т. е. превратить Трапезонд в снабжающую базу, питаемую широким подвозом с моря.—Р е д.

подводная лодка могла бы и здесь сыграть решающую роль
Было решено для возможно скорейшей поддержки турец
кого фронта доставить самое необходимое морским путем
Гебен принял на борт 29 офицеров, 400 солдат, горную
батарею, 8 пулеметных команд, звено авиации, 1 000 вин
товок, 300 ящиков патронов и другое военное имущество
Из-за находившегося на палубе боевого запаса и огне
опасного груза (авиационные бомбы, бензин и т. п
боеспособность *Гебена* была понижена и каждое попадани
грозило большой опасностью. *Гебену* приходилось дер
жаться вдали от берега, чтобы не встретиться с русски
эскадренными миноносцами, державшимися близ побе
режья угольного района. *Гебен* вышел в море 4 февраля
после полудня под флагом командующего флотом и прибы
в Трапезонд, не входя в соприкосновение с неприятелем
6 февраля в 6 ч. 40 м. (карта 16). Из Трапезонда сообщали
что русские эскадренные миноносцы каждую ночь осматри
вают побережье от Батума до Иероса. Тотчас же по при
бытии *Гебена* войска и груз были выгружены, и в 8 ча
Гебен уже вышел в обратный путь. 7 февраля в 20 ч. 20
он прибыл в Босфор.

6 февраля Зунгулдак был обстрелян русскими, причем
стрельба корректировалась с самолетов; одновременно
самолеты бросали бомбы. Одною из бомб был потоплен
грузившийся под защитой мола угольный транспо
Ирмингард[1]. Обследование выяснило, что поднятие е
возможно, но займет 15—20 дней. Пароход был подня
примитивными средствами и 25 февраля снова мог участво
вать в доставке угля. Вследствие этой потери число испра
ных пароходов уменьшилось до 5. Это заставило Энвер
пашу запросить германское главное командование о п
сылке угольных поездов из Германии как о крайней не
ходимости. 14 февраля последовало согласие. С кон
февраля ежедневно в Турцию должен был отправлять
поезд с грузом в 400 *т* угля. Получаемые таким обра
ежемесячно 12 000 *т* давали возможность поддержив

[1] Фактически обстрел Зунгулдака миноносцами *Поспеш*
и *Громкий* был произведен еще до подхода авиатранспортов с са
летами. Операция налета с воздуха была выполнена самостоятель
без бомбардировки с кораблей.—Р е д.

ажнейшие железнодорожные пути и производство воен-
ого снаряжения. Ввиду того что месячная потребность
остигала 30 000 *т*, нельзя было отказываться от разра-
отки турецкого угля, который шел на поддержание судо-
одства, на заводы, для путей сообщения, освещения и т. п.
азработка бурого угля имела огромное значение для
ереговых установок. Флотом разрабатывались залежи
Родосто, на Мраморном море. Главная инспекция тыла
нергично содействовала постройке полевой железной
роги для доставки в Золотой Рог угля из угольных шахт
еклеме на Черном море.

Присылка большой подводной лодки была, наконец,
азрешена морским генеральным штабом. Отправка из
олы *U-33*, однако, не состоялась, а взамен намечалось
рез 14 дней выслать подводную лодку *U-21*. Ввиду
рупных успехов русских на восточном фронте Сушон не
г примириться с этой отсрочкой. На соответствующее
явление Морской генеральный штаб сообщил, что
февраля *U-33* выйдет из Каттаро в Дарданеллы.

12 февраля Энвер-паша с начальником генерального
таба и офицерами оперативного отдела отправился
двухмесячную инспекторскую поездку в Ирак и Сирию.
коре после его отъезда, 18 февраля, пришло известие
даче Эрзерума из-за отсутствия продовольствия и бое-
х припасов[1]. После эвакуации гражданского населения
род был очищен без боя. Турки отошли на заранее под-
товленные позиции. 25 февраля Энвер-паша приказал
телеграфу отправить морем в Трапезонд одну пулемет-
ю команду.

В связи с неблагоприятными известиями о неустойчиво-
и турецкого левого фланга, упиравшегося в побережье
розившего отойти еще дальше назад, Сушон возложил
полнение вышеупомянутой задачи на *Бреслау*. Со вре-
ни своей аварии 18 июля 1915 г. крейсер еще не вступал
строй. Помимо заделки пробоин, *Бреслау* подвергся
евооружению: на баке и шканцах было установлено

[1] Эрзерум был взят после пятидневного штурма передовых пози-
у Деве-Бойну. В крепости было захвачено громадное количе-
боеприпасов и продовольствия. Автор, повидимому, цитирует
циальное турецкое сообщение.—Р е д.

по одному 150-*мм*/45 орудию, чем значительно повы
шалась его боеспособность. После основательного про
хождения учебно-боевой подготовки, включая артил
лерийские и торпедные стрельбы, командир *Бреслау*
(кап. 3 р. Кнорр) донес, что крейсер находится в полно
боевой готовности. Крейсер получил приказание принят
пулеметную команду в составе 4 офицеров и 63 солдат
авиационные бомбы и различное военное имущество и сл
довать 27 февраля в Трапезонд. В Синопе крейсеру надл
жало сдать соляровое и смазочное масло для подводны
лодок и по возможности взять муку и бобы для продовол
ствования столицы. С выполнением этих задач связывала
операция против неприятельской морской торговли и н
приятельских морских сил.

Бреслау вышел из Босфора 27 февраля в 16 ч. 10
(карта 16). 28 февраля в 10 ч. 25 м. он получил радиогра
му, гласившую, что 2 эскадренных миноносца 28 февра
обстреляли Керасунду и ушли на запад. Командир, оп
саясь возможности боевого столкновения с ними, реш
зайти в Синоп и сдать там находившееся на палубе жидк
топливо. В 5 ч. 10 м. новая радиограмма известила, ч
эскадренные миноносцы в 10 час. находились возле Ун
в 12 час.—у Терме, держа курс на Самсун; в 17 ч. 15
радиограмма известила, что эскадренные миноносцы напра
ляются из Самсуна в Синоп. Тем временем *Бреслау* у
стоял на якоре в Синопе и передал на берег 5 *т* солярово
и 1,5 *т* смазочного масла. В 17 ч. 43 м. *Бреслау* снял
с якоря. Встреча с эскадренными миноносцами долж
была произойти в неблагоприятных условиях при нас
павшей темноте. Тип русских эскадренных миноносц
заставлял считаться с опасностью попасть в сферу торп
ных залпов раньше, чем начнут работать прожектор
и таким образом отражение атаки артиллерийской стре
бой не имело шансов на успех. Отделаться от преследо
ния 2 эскадренных миноносцев при большой скорости
хода и светлой ясной ночи было бы почти невозмож
Командир повернул от Синопа на *W* отчасти из желан
отвлечь внимание неприятеля от своей главной цели
Трапезонда; кроме того, он намеревался резким изме
нием курса уйти от него. В 18 ч. 10 м. стало бы

неть, видимость еще достигала 3 миль, но быстро худшалась.

В 18 ч. 20 м. на правом крамболе крейсера показались скадренные миноносцы, шедшие полным ходом. Неприятель быстро приближался, ввиду чего командир в 18 ч. 43 м. величил ход до 20 узлов; дистанция равнялась 7—8 *км* (38–44 каб.). Головной эскадренный миноносец быстро остиг благоприятного пеленга для выпуска торпед (дистанция около 7 000 *м*, 38 каб.); стремясь уклониться от жидавшегося торпедного залпа, а также с целью оторваться от противника, командир в 19 ч. 19 м. сделал поворот влево на контркурс. При повороте несколькими наблюдателями был замечен след торпеды за кормой; командир, однако, считал ошибку вполне возможной. На всякий случай он положил сперва право-на-борт, а затем—лево-на-борт, чтобы лечь на обратный курс. Внезапный поворот имел ожидаемый успех, и эскадренные миноносцы потеряли соприкосновение с крейсером.

29 февраля в 8 ч. 57 м. *Бреслау* прибыл в Трапезонд и выгрузил привезенный груз. Командир решил пройти вдоль берега в направлении на восток с целью отыскать неприятельские корабли, а после полудня и в течение ночи выйти на *NW* от мыса Константина, на морские коммуникации восточного побережья, проследовать до Новороссийска и затем повернуть назад. В 9 ч. 15 м. он снялся с якоря и в 10 ч. 30 м. повернул на N, не желая быть замеченным из Батума и вызвать переполох на всем побережье. 29 февраля ничего не было замечено. 1 марта в 5 час. командир изменил курс с N на W. Никаких сведений о появлении неприятельского флота возле угольного побережья не имелось, поэтому *Бреслау* решил итти в Синоп для приемки продовольствия, о чем донес морскому командованию. В 11 ч. 50 м. он получил радиограмму, сообщавшую, что вследствие штормовой погоды погрузка в синопском рейде невозможна; тогда командир решил непосредственно возвращаться в Босфор. 2 марта в 6 ч. 30 м. были замечены оживленные радиопереговоры, а в 7 ч. 20 м. показались дымы 2 эскадренных миноносцев. Командир решил отрезать их и атаковать. В 7 ч. 40 м. оба миноносца подали прожекторами опознательные, на которые *Бре-*

слау отвечал тем же сочетанием. Очевидно, они принимал
Бреслау за *Кагул*, чему способствовала выкрашенн
белой краской передняя труба и измененная закраск
белым цветом форма форштевня. Приблизившись, эска
ренные миноносцы увидели свою ошибку и отверну
полным ходом. *Бреслау* не смог их догнать, несмотря н
26,5-узловую скорость. При наибольшем угле возвышен
было сделано два выстрела из носового 150-*мм* орудия
но снаряды легли недолетами. Дальнейшее преследован
было бесцельным, а неприятель увлекал *Бреслау* в *N*-м н
правлении, поэтому командир прекратил погоню и вз
курс на Босфор. К вечеру видимость испортилась, т
что вход представил некоторые затруднения. В 17 ч
Бреслау был встречен противолодочным охранением
3 эскадренных миноносцев; кроме того, разведку произв
самолет. В 19 ч. 50 м. *Бреслау* стал на якорь в Стен

Несмотря на энергичную боевую работу русского фло
в этот период начало развиваться оживленное судоходст
между Константцей, болгарскими портами и Константи
полем. Пароходы и парусники перевозили в одну сторо
хлеб и нефть, в другую—оливки и оливковое мас
В Варне постоянно находилась дежурная подводная ло
малого типа. *UB-14* была наготове для операций в вост
ной части Черного моря. 5 марта эта лодка получ
приказание отправиться в дальнюю операцию в ра
Трапезонда—наиболее угрожаемого пункта побереж
Она вышла в 4 ч. 40 м. В это время Сушон получил те
грамму от Энвера-паши, который, как было сказано вы
находился в инспекторской поездке. Телеграмма сообща
что левый турецкий фланг лазистанской дивизии обстре
вается 6 неприятельскими кораблями, в том числе ли
ным кораблем *Императрица Мария*, и что под их охра
противник продвигается вперед. Энвер считал необходим
немедленное вмешательство турецких морских сил
оттеснения неприятельского флота. Сушон смог указ
в своем ответе на отправку *UB-14*, которая, по телегра
Сушона о серьезности положения, тотчас вышла в Тра
зонд, задержавшись в Зунгулдаке всего на одну но
По пути ее настиг шторм; даже при стоянке на як
в Трапезонде размахи качки достигали 20°. При та

словиях не могло быть и речи о выходе малой подводной одки в операцию, и 13 марта, по приказанию командования лота, она пошла обратно в Зунгулдак. Лодка не встре-ила неприятельских морских сил. Пополнив запас соляро-ого масла в Синопе 15 марта, *UB-14* вышла 17 марта Зунгулдак и простояла там до 26 марта. Во время ее ребывания в Зунгулдаке неприятельские подводные лодки еоднократно пытались проникнуть в гавань с целью лаки буксира, обращенного в тральщик. 26 марта было же замечено три перископа; торпеда, выпущенная не-риятельской подводной лодкой, не дала результатов. ереговая батарея каждый раз открывала огонь по не-риятельским подводным лодкам, а 26 марта на последние ли сброшены бомбы гидросамолетом, незадолго перед м прибывшим в Зунгулдак. 27 марта *UB-14* вернулась Золотой Рог.

На ответную телеграмму Сушона от 5 марта Энвер-паша елеграфировал 6 марта, подтверждая критическое поло-ение в Лазистане. Он требовал немедленной переброски Трапезонд целого полка из Константинополя и считал обходимым появление флота у побережья. Сушон отве-л: «Рискуя боеспособными кораблями против превосход-ых сил, положению в Трапезонде не поможем. Отправлена одводная лодка. Считаю невозможным провести транспорт ойсками через русскую блокаду перед Трапезондом до стижения определенных успехов подводными лодками». В своем дневнике Сушон подробно обосновал свой отказ. *бен* не мог доставить целый полк и точно так же не мог садить в Трапезонде батальон, ввиду противодей-вия со стороны русских кораблей, среди которых нахо-лся линейный корабль *Императрица Мария*. Турецкие рабли, может быть, и смогли бы оттеснить русские лег-е силы, но против главных сил долго не продержались . Кроме того, большая трата угля при полном ходе ставляла ограничивать операцию очень небольшим сро-м времени. Трапезонд находится в 510 милях от Бос-ра—единственной операционной базы турецко-герман-ого флота. Вести за собой транспорты с углем и боевыми пасами было немыслимо. Политическое положение Румынии приближало возможность конфликта и начала

русских операций на румыно-болгарском побережье. На этот случай корабли должны были находиться наготове хотя бы для устрашения неприятеля. Выход из строя *Гебена* или *Бреслау* делал невозможным обеспечение подвоза угля морем. Без угля останавливались железные дороги; и так уже анатолийская железная дорога огра ничила свою деятельность из-за многодневного *S*-го што ма и перерыва подвоза в порт Гайдар-Паша. Гибель обо кораблей создала бы крайне трудное положение; кро того, это остановило бы доставку хлеба из Румынии.

Преувеличенное представление о боевой мощи *Гебе* и незнакомство сухопутного командования с ведени войны на море были снова причиной ложного представ ния об использовании флота. Однако, командующий фл том не давал сбить себя с однажды принятого им напр вления, даже рискуя вызвать нарекания. То обстоятел ство, что *UB-14* не нашла объектов для атаки, еще не бы доказательством неправильности его мнения.

Насколько оживленна была деятельность русско флота, выяснилось несколько дней позднее. 9 мар в 10 ч. 30 м. у болгарских берегов показалось соединени состоявшее из 1 линейного корабля, нескольких тра портов и 5 эскадренных миноносцев. Севернее Вар у мыса Калиакры, германские гидросамолеты успеш атаковали неприятельский эскадренный миноносец б бами и наблюдали попадания. В тот же день перед Тра зондом появился другой линейный корабль и 2 эскадр ных миноносца. 10 марта у Варны русский эскадрен миноносец *Лейтенант Пущин* подорвался на мине и тонул; 5 офицеров и 10 матросов были взяты в пле

---

[1] Эта операция имела целью бомбардирование Варны самолет с авиатранспортов под прикрытием линейного корабля *Импера Екатерина* и миноносцев. Для освещения обстановки вперед б высланы миноносцы *Лейтенант Пущин* и *Живой*, из которых пер на обратном пути, уже отходя от берегов, подорвался на мине. спасения экипажа *Живой* спустил шлюпку, но затем, приняв ка то предмет за перископ подводной лодки, бросил шлюпку и у к прикрытию, донеся о гибели *Лейтенанта Пущина* и наличии п водной лодки. Ввиду появления в воздухе неприятельских ги самолетов и доклада о подводной лодке, которой была припис гибель *Лейтенанта Пущина*, операция был отменена.—Р е д.

Получив отказ от Сушона, Энвер-паша не успокоился. 0 марта он снова телеграфировал из Конии, что необходи- а немедленная поддержка лазистанской дивизии; если *ебен* или *Бреслау* не могут погрузить целый батальон, о надо произвести переброску в два приема. Заместитель ачальника штаба верховного командования не ожидал ичего хорошего от этой посылки: в Трапезонде почти е оставалось турецких войск, а русская армия стояла очти под самым городом[1]. Командующий флотом пришел убеждению, что требование Энвера имеет основанием нутриполитическую обстановку. В тот же день вечером нвер-паша вернулся из своей поездки; Сушон имел ним совещание по поводу переброски войск. Энвер счи- л крайне важным не оставлять лазистанскую дивизию з подкрепления. Действительно, по сообщениям гер- анского военного атташе, положение было таково: состав ивизии, насчитывавшей 7 000 штыков, сократился до 0; в Трапезонде имелся только один запасный батальон; нако, ввиду того что бои велись теперь в узких дефиле, льшое значение имело хотя бы и небольшое число хорошо ученных войск; свежий корпус находился в пути на ммуникациях Эрзинджан—Трапезонд, так что здесь сские, вероятно, будут задержаны; достаточно было бы садить войска в Тиреболи, западнее Трапезонда. Сушон тупил, и 11 марта *Бреслау* получил приказание выйти море.

Тем временем с прибытием большой подводной лодки -33 общее положение значительно улучшилось. 7 марта а зашла в базу на малоазиатском берегу, 10 марта—на блюдательный пост Херзингштанд и на следующий день тала на якорь в Золотом Роге. После небольшого отдыха переборки мощная подводная лодка могла принимать астие в операциях. 11 марта *Бреслау* взял 3 офицеров, 3 чел. пехоты, кроме того, 12 бочек солярового и смазоч- го масла для подводных лодок. Обмундирование солдат но плохое, некоторые даже не имели сапог. Возникало мнение, будут ли эти войска иметь военное значение.

[1] Фронт в этот момент находился у Ривe в 60 *км* от Трапезонда. нятие последнего произошло 18 апреля.—Р е д.

В 17 ч. 30 м. *Бреслау* вышел в Черное море и, не встретив неприятеля, 13 марта в 5 ч. 40 м. встал на якорь у Тиребол (черт. 16, *а*). Местные власти сделали соответствующие приготовления, и высадка заняла всего полчаса. Затем *Бреслау* взял курс на Самсун, где предполагалось принять продовольствие. Появление *Бреслау-Мидилли* вн звало большую радость, местное население приносил цветы, папиросы, орехи и подарило 92 барана. Приня 30 *т* муки, 1 *т* маиса и 30 *т* угля, *Бреслау* снялся с якор в 14 ч. 40 м. В 17 ч. 40 м. он получил радиограмму, соо щавшую, что у реки Сакария потоплен русскими парохо угольщик *Сегар*. Командир надеялся отрезать эскадре ные миноносцы, если бы они еще находились возле поб режья угольного района. Это ему не удалось, и 14 мар в 17 час. *Бреслау* вошел в Босфор.

После долгого ожидания были, наконец, получе мины для подводного заградителя *UC-15*. 6 марта *UC-* вышел в море и затем в Варну. Для определения напр вления входных фарватеров у Севастополя и развед перед постановкой мин подводным заградителем *UC-* туда была предварительно послана *UB-8*, которая, нах дясь на позиции с 5 по 8 февраля, сделала ценные н блюдения; эти наблюдения показали, что для больш подводной лодки с хорошими активными качествами зде имеются благоприятные возможности для атак. 9 мар после обмена сведениями *UC-15* вышел из Варны, но из аварии во время сильного шторма 13 марта вернул обратно для ремонта. 21 марта *UC-15* вышел снова д постановки мин и 24 марта поставил непосредственно подходах к Севастополю заграждение из 11 мин. 26 мар он вернулся в Евксиноград. Он намеревался тотчас снова выйти в море, но этому помешал густой тума 31 марта *UC-15* поставил новое заграждение в 11 ми также перед входом в Севастополь. После выполнен задачи подводный заградитель вернулся в Константи поль (см. черт. 24).

Глава XX

ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА ЧЕРНОМ МОРЕ

U-33 в восточной части Черного моря. Пароход *Португаль* получает попадание торпедой. Протест русского правительства отклоняется. *Бреслау* у Трапевонда. Встреча с русскими главными силами. Мелкие операции подводных лодок. *U-33* снова в восточной части Черного моря. Воздушная атака англичан против Константинополя. Минные операции *Бреслау*. Передача *UB-8* болгарскому флоту. *U-38* на пути к Константинополю. *U-38* в Черном море. Полное закрытие входа в Дарданеллы. Меры противодействия. *U-38* в критическом положении.

U-33 (кап.-лейт. Гансер) вышла 2 марта из Каттаро, правляясь в Константинополь. 7 марта она зашла азу Макри на малоазиатском берегу и затем, не встретив ъектов для атаки, проследовала на пост Херзингштанд. а вошла в Дарданеллы в подводном положении, в бухте рто всплыла и продолжала путь к Константинополю, да прибыла 11 марта. После 14-дневного приведения боевую готовность *U-33* вышла 25 марта для операций Черном море (черт. 16, *б*). Оперативный приказ для гласил:

) атаковать русские морские силы, оперирующие из гума против турецкой армии, расположенной за рекой лопотамос (к востоку от бухты Сурмене) и против апезонда;

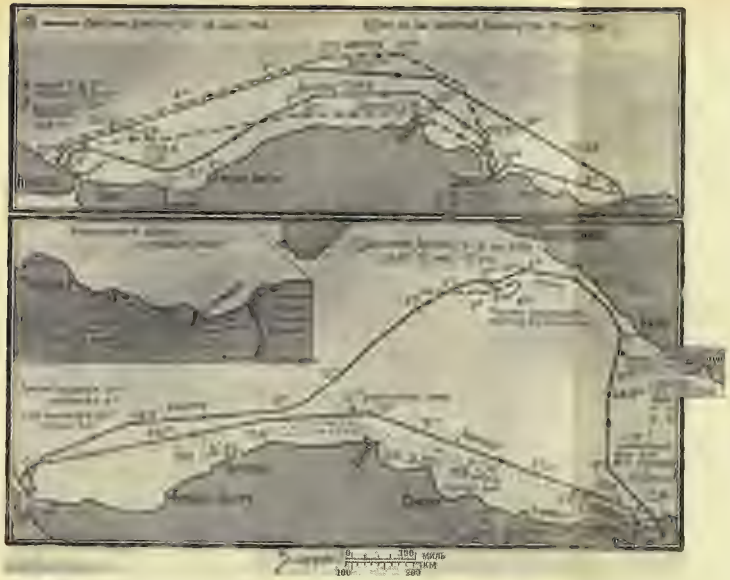
) вести операции против морской торговли вдоль казского побережья, у Керченского пролива и у южго побережья Крыма;

) встать на позицию у Севастополя.

После потопления парохода *U-33* взяла курс на N, чтобы произвести впечатление ухода из данного района. 31 марта она потопила у Сухума, севернее Батума, небольшое русское парусное судно и уничтожила артиллерийским огнем русский пароход вместимостью в 1 500 *т*, который после первого выстрела выбросился на берег. После этого артиллерийским огнем был уничтожен маяк. При попытке обстрелять стоявший неподалеку на якоре пароход подводная лодка была неожиданно обстреляна ружейным огнем с берега и получила 14 незначительных попаданий. Она тотчас же ответила обстрелом города из орудий и произвела около 30 выстрелов. В течение следующих дней *U-33* держалась перед Трапезондом и бухтой Сурмене, но неприятеля не встретила. 1 апреля она получила приказание ждать у Трапезонда крейсер *Бреслау*.

30 марта Энвер-паша вновь запросил Сушона о возможности посылки войск и военного имущества (главным образом, винтовок) для поддержки лазистанской дивизии. Командующий флотом согласился, считая, что появление подводной лодки *U-33* заставило неприятеля ослабить свои операции в восточной части Черного моря. 1 апреля главное командование сообщило, что части 3-й турецкой армии в ближайшие дни перейдут в наступление на левый фланг русского расположения, и просило, чтобы *U-33* оставалась поблизости для облегчения положения турецкого левого фланга. Морское командование пошло навстречу этому желанию и в свою очередь заявило о необходимости иметь в Трапезонде специального офицера, хорошо знакомого с тактической обстановкой, который мог бы давать указания относительно русских позиций крейсеру *Бреслау*; последний должен был, если позволит обстановка, обстрелять тыловые позиции и пути сообщения (черт. 16, б).

и переломила пароход, который мгновенно пошел ко дну с задранными кверху носом и кормой. Однако, командир лодки имел данные для атаки судна, так как начальником Батумского отряда кап. 1-го ранга М. Римским-Корсаковым *Портюгалю* было приказано взять на буксир несколько десантных ботов, на которых были поставлены военные флаги. В момент атаки *Портюгаль* стоял с застопоренными машинами и отливал воду из одного бота, который при буксировке зачерпнул бортом.—Р е д.



а) действия *Бреслау* с 11 по 14 марта 1916 г.; *б)* действия *Бреслау* с 1 по 5 апреля 1916 г. и *U-33* с 25 марта по 7 апреля 1916 г.; *в)* действия *Бреслау* с 25 по 28 апреля 1916 г.

1 апреля *Бреслау* принял 2 офицеров, 105 солдат, 794 ящика патронов, 5 000 винтовок, 4 пулемета и 56 седел. В 17 ч. 45 м. он вышел в море (черт. 16,*б*). Командир предполагал выйти раньше, но в 9 ч. 45 м. у мыса Галата-Бурну, близ входа в Босфор, неприятельская подводная лодка потопила торпедою пароход *Дубровник (Dubrownik)*, шедший с грузом угля[1]; пароход затонул на мелководье. Опасаясь присутствия неприятеля, командир отложил выход в море. 3 апреля в 5 ч. 30 м. *Бреслау* прибыл в Трапезонд, не встретив неприятеля по пути. Высадка и выгрузка привезенных войск и материалов заняла 1 час времени. Говоривший по-немецки турецкий сухопутный офицер был принят на борт для дачи сведений относительно русских позиций. Было условлено с командиром *U-33*, что во время обстрела крейсером побережья подводная лодка, держась в 4—6 милях от *Бреслау*, будет прикрывать его с моря. *Бреслау* направился к бухте Сурмене (квадрат 1117) и с 8 ч. 45 м. до 9 час. обстрелял следующие русские позиции: 1) с дистанции 4 800 *м* (26 каб.)—лагерь из 200 палаток, расположенный на берегу; 2) с дистанции 5 800 *м* (32 каб.)—лагерь из палаток (с лошадьми), расположенный на половине высоты горы; 3) с дистанции 6 000 *м* (33 каб.)—два больших сарая, служивших в качестве складов; 4) вооруженный нефтеналивной пароход (700—800 *т*). Несколько попаданий в ватерлинию парохода зажгли нефть; позднее взорвался груз боевого запаса. С 9 ч. 20 м. до 9 ч. 47 м. *Бреслау* обстреливал загон с лошадьми и русские окопы на полувине горы с дистанции 5,9 *км* (32 каб.). *U-33* окончательно уничтожила артиллерийским огнем горевший пароход. Подводную лодку безрезультатно обстреливали с берега пулеметным огнем. По окончании обстрела *U-33* встала на якорь в Трапезонде. *Бреслау* направился на *N* и в 19 ч. 30 м. потопил русский парусник (108 *т*) с грузом сена и соли. Командир имел намерение крейсеровать западнее Новороссийска[2], но из-за сноса корабля на *N* вследствие

[1] Подводная лодка *Тюлень*.—Ред.

[2] Появление *Бреслау* у Новороссийска, где в это время было сосредоточено 26 транспортов и шла посадка двух пластунских бригад для перевозки на побережье Лазистана к Ризе, можно объяс-

сильного течения должен был отвернуть на *W*, чтобы н
быть замеченным с высокорасположенных наблюдательны
пунктов. На рассвете 4 апреля, в 4 ч. 49 м., он заметил н
левой скуле (2 румба влево от курса) 2 больших корабля
шедших в кильватерной колонне контркурсом в расстоян
около 12 *км* (66 каб.). Повидимому, это были крейсе
Кагул и линейный корабль *Императрица Мария*[1], за ним
3 эскадренных миноносца. *Бреслау* не был сразу замече
неприятелем (хотя и развивал сильный дым из-за чистк
топок), вероятно, потому, что находился в темной сторон
горизонта. Он находился в угле обстрела всех орудий
линейного корабля и решил скрыться полным ходом
взяв *N*-й курс. Но неблагоприятное в данный момен
состояние топок заставляло опасаться, что искры и дым
обнаружат присутствие корабля раньше, чем он выйд
из дальности обстрела артиллерии противника. Существ
вала еще опасность, что *Бреслау* будет оттеснен к берег
Крыма и по выходе новых морских сил из Севастопо
уничтожен. Поэтому командир решил как можно нез
метнее пройти мимо русских кораблей и только в случ
необходимости, приведя противника на кормовые курс
вые углы, уйти от него любым курсом. В машину бы
передано приказание приготовиться для развития полно
хода. Первоначально маневр *Бреслау* удался, но в 4 ч. 36
на дистанции около 10 *км* (55 каб.), когда противник у
находился на кормовом курсовом угле крейсера, один
эскадренных миноносцев заметил *Бреслау* и, сблизивш
с линейным кораблем *Императрица Мария*, донес
об этом. *Бреслау* тотчас же развил самый полный х
Неприятельский отряд повернул сначала на контрку
затем отвернул несколько влево и снова лег на паралле
ный курс. Очевидно, линейный корабль *Императрица М
рия* сомневался, не имеет ли он перед собой русский крейс

нить лишь тем, что десантные приготовления и прибытие из Оде
столь значительного числа транспортов не были секретом для гер
ского командования и *Бреслау* было дано задание произвести не
дение на транспорты. Однако, последние были проведены в Но
российск под охраной флота за 5 дней до прихода *Бреслау*.—Р

[1] В действительности—линейный корабль *Императрица К
терина*.—Прим. перев.

В 4 ч. 55 м. линейный корабль сделал прожектором
познательные, на которые *Бреслау* отвечал такими же
четаниями. Дистанция увеличилась до 19 *км* (104 каб.),
скорость *Бреслау* все возрастала. Считая, что опасность
новала, командир *Бреслау* на новые опознательные
линейного корабля приказал ответить прожектором по
ждународному своду «Счастливого пути». Немедленно
ыло 5 час.) линейный корабль открыл огонь, причем
рельба продолжалась до 5 ч. 15 м. и была прекращена
дистанции около 26 *км* (142 каб.). Однако, неприятель
родолжал преследование полным ходом, следуя в строе
ленга. Линейный корабль *Императрица Мария* вновь
казал свою замечательную стрельбу—третьим залпом
накрыл крейсер: один всплеск поднялся под носом
ева, другой за кормой справа. Сотрясение, испытан-
е крейсером, было не меньше, чем при минном взрыве.
колки снаряда, разорвавшегося под носом корабля,
обили борт и нанесли легкие повреждения в нескольких
мещениях, пустых во время боя. После этого залпа
еслау пошел зигзагообразным курсом и избежал даль-
йших попаданий. Поддерживая полный ход, *Бреслау*
0 час. потерял неприятеля из виду. Из-за большого
схода угля и аварий турбовентиляторов командир
шил вернуться еще вечером 4 апреля и продолжал итти
ным ходом. 5 апреля в 2 ч. 20 мин. *Бреслау* прошел
нные заграждения перед Босфором.

Рано утром 4 апреля *U-33* вошла в бухту Сурмене (черт.
б). В 7 ч. 30 м. она увидела два транспорта, шедшие
остока под охраной нескольких эскадренных миноно-
. Командир приготовился к атаке; но перед самым
трелом эскадренный миноносец прошел полным ходом
подводной лодкой и погнул ей кормовой перископ.
3 тотчас же погрузилась на 40 *м* (131 фут); поблизости
ли слышны взрывы. Только в 11 час. лодка смогла снова
лыть. Перископ оказался согнутым под углом в 45°
орону кормы, верхняя часть—сбитой с винтовой нарез-
и потерявшей водонепроницаемость[1]. Пришлось пре-

[1] Атаку произвел бывший здесь миноносец *Строгий*, который
нил лодку, причем ее перископ прочертил у него по правому

рвать операцию. *U-33* 7 апреля в 9 ч. 45 м. вернулась в Босфор.

Прибытие мин в Константинополь позволяло закрыть не только подход к военно-морской базе—Севастополю, но и ставить их в Одесской бухте. Неточные сведения о движении судов в Одесской бухте обусловливали необходимость предварительной разведки. *UB-7* получила приказание тотчас же по прибытии сменявшей ее *UB-14* выйти в море для разведки курсов русских кораблей между Севастополем, Одессой и Николаевом. 1 апреля *UB-14* прибыла в Евксиноград, у Варны *UB-7* вышла в море. Она определила, что в указанном районе никакого парохода движения нет и сообщение поддерживается только отдельными парусниками. Два небольших парусных судна было потоплено, а команды их отправлены на берег. Перед Севастополем, наоборот, было очень оживленное движение военных кораблей; кроме линейного корабля *Императрица Мария*, *UB-7* заметила еще один дредноут, вероятно *Екатерину II*. Командир установил, что для подводных лодок с небольшими активными качествами наилучшей позицией являлся район у мыса Херсонес.

11 апреля подводная лодка вернулась в Евксиноград (черт. 18).

Как сказано, 1 апреля близ входа в Босфор попаданием торпедой получил угольный пароход *Дубровник*. Торпеда попала в корму парохода, ввиду чего он смог выброситься на берег. Корма лежала на каменистом грунте, погруженная в воду до верхней палубы. Повидимому, существовала возможность поднять пароход, поэтому были начаты соответственные работы. Но неприятельская подводная лодка, наблюдавшая за судоподъемными работами, выпустила 16 апреля еще одну торпеду, результатом взрыва которой явились большая пробоина под мостиком и ран

борту, а ударом о надстройку лодки у винта был вырван кусок ло пасти. На миноносце только что были приняты противолодочны бомбы, но ненатренированные люди, растерявшись, не успели сб сить их в момент прохождения миноносца над лодкой. Этот случ очистил район от подводной опасности как раз к моменту высад пластунских бригад 7 апреля у Ризе.—Р е д.

ние 8 чел.[1]. Работы пришлось прекратить, и не оставалось ничего другого, как снять с парохода все годное к употреблению. Таким образом, наличное число пароходов сократилось до 4 с общей грузоподъемностью в 22 800 *т*. В январе 1916 г. из Зунгулдака было доставлено 20 100 *т* угля, в феврале—20 100, в марте—30 300. Насколько затруднительно было сообщение с угольным побережьем даже для мелких судов из-за постоянной неприятельской блокады, настолько оживленным становилось движение парусников у берегов Румынии. В течение апреля бывали дни, когда из Констанцы прибывало до 40 небольших парусников с мукой и растительным маслом; небольшие пароходы также участвовали в этом судоходстве.

Командир *UB-7* просил у командования флотом разрешения произвести операцию перед Севастополем, на что получил согласие. 23 апреля *UB-7* вышла из Варны и с 26 апреля по 2 мая находилась на позиции (черт. 8). 2 мая *UB-7* заметила парусно-моторную шхуну. После длительного преследования шхуне было предложено выстрелом и сигналом остановиться. Когда при дальнейшем преследовании дистанция начала уменьшаться, *UB-7* открыла огонь. Шхуна спустила паруса, но мотор ее продолжал работать, ввиду чего *UB-7* продолжала стрелять. С дистанции в 2 000 *м* (11 каб.) парусник внезапно открыл артиллерийский и ружейный огонь, так что *UB-7* была вынуждена быстро погрузиться[2]. Противолодочное судно-ловушка, здесь впервые наблюдавшееся, работало чрезвычайно искусно.

Не достигнув успехов, *UB-7* вернулась 4 мая в Евпаторию. 21 апреля вышла на постановку мин и *UC-15*; 25 апреля лодка поставила заграждение из 12 мин на фотраленном и обставленном тральными вехами входном

[1] Подводная лодка *Моржс*, дежурившая в районе Босфора.—Р е д.

[2] В качестве «ловушек» были использованы 2 парусно-моторные шхуны. Вследствие новизны этого дела при оборудовании был допущен ряд «наивных» промахов: шхуны были окрашены в шаровый (серовой) цвет, снабжены новыми парусами, рангоут вытянут, словом, им был придан «воинский» вид. Это была единственная боевая встреча, после которой лодки, как видно из дальнейшего описания, стали тщательно разгадывали противника.—Р е д.

фарватере в Севастополь[1] (черт. 24). Оживленная деятельность самолетов и движение тральщиков неоднократно вынуждали подводную лодку погружаться на большие глубины. Между прочим, лодка заметила крейсер *Кагул* и линейный корабль *Императрица Мария* с эскадренными миноносцами, выходившие из Севастополя с тральщиками и сопровождавшиеся низколетящими самолетами в качестве противолодочного охранения. Отряд, повидимому, прошел вплотную к только что поставленному заграждению. После полудня показалась трехмачтовая гафельная шхуна; восемью выстрелами подводная лодка заставила ее привести к ветру. Шхуна с грузом зерна была потоплена подрывными патронами, а личный состав доставлен на берег. 27 апреля *UC-15* вернулась в Евксинограда.

Обстановка у Трапезонда становилась для турецкой армии все серьезнее. *U-33* получила приказание спешно отправиться в восточную часть Черного моря и по возможности мешать русским операциям у Трапезонда. Она вышла 18 апреля в 19 ч. 30 м. (черт. 18). В 23 часа подводная лодка приняла открытую русскую радиограмму о падении Трапезонда. В течение нескольких дней *U-33* держалась в районе Керасунды, Трапезонда и восточнее последнего, где видела дважды линейный корабль *Императрица Мария* и трижды—крейсер *Кагул*. Ее попытки занять позицию для атаки были безуспешны. 28 мая *U-33* направилась к северо-восточному побережью и здесь у Адлера потопила артиллерийским огнем 300-тонную русскую трехмачтовую шхуну, а затем—небольшой 50-тонный парусник, груженый солью и картофелем. В полдень того же дня *U-33* преследовала большой пароход вместимостью в 2 500 *m*, который затем выбросился у Адлера на берег и был уничтожен артиллерийским огнем. Некоторые дома, из которых стреляли по подводной лодке из ружей, были также обстреляны артиллерией. Затем *U-33* потопила у мыса Сочи груженый парусник. При попытке обстрелять 2 небольших парохода, стоявших

[1] На этих минах с надписью «Воскресенье христово» взорвался и погиб эскадренный миноносец *Живучий*, возвращавшийся совместно с крейсером *Кагул* из Батума. Здесь было вытралено 8 мин, поставленных на фарватере и наискось.—Р е д.

у берега, *U-33* была обстреляна из двух 75-*мм* орудий очень метким огнем, вследствие чего должна была отойти полным ходом. Подводная лодка ответила обстрелом города и артиллерийской позиции, причем сделала 45 выстрелов. Уже в начале операции на лодке замечалась утечка нефти; теперь выяснилось, что течь нефтяных цистерн настолько увеличилась, что потеря нефти уже представляла опасность для подводной лодки. Пришлось прервать операцию и 4 мая вернуться в Константинополь, где был произведен основательный ремонт *U-33*, покрывшей с начала операций 30 000 миль.

Бреслау получил приказание доставить 200 солдат и военное имущество для поддержки гарнизона Самсуна. Он вышел 25 апреля в 19 ч. 45 м. (черт. 16, *в*) и прибыл в Самсун 27 апреля в 4 часа. После выгрузки и высадки он принял 35 *т* пшеницы и 46 *т* табаку. С этим грузом, не встретив неприятеля, он достиг 28 апреля Босфора.

Для производства ремонта дейдвудных подшипников на *Гебене* были построены кессоны, рассчитанные таким образом, что можно было проверить линию валов и отремонтировать подшипники. Кессон находился у внешнего левого вала с 26 марта по 25 апреля и у внешнего правого вала—с 26 апреля по 22 мая.

Во время жесточайших боев за Галлиполи неприятельские самолеты никогда не тревожили столицы и не разрушали жизненно важных предприятий. 14 апреля 1916 г. в 22 ч. 40 м. английские самолеты впервые произвели воздушную атаку по Сан-Стефано и пороховому заводу Сейтин-Бурну, расположенному невдалеке от столицы. Бомбы, сброшенные с большой высоты, не причинили повреждений. Ради экономии угля *Гебен* и *Бреслау* стояли в Стении вплотную друг к другу, без паров. Освещение подавалось с городской станции. Воздушная атака показала, что оба корабля представляют собою весьма удобную цель для воздушных атак, по которой можно было производить бомбометание без промаха; к тому же на противовоздушную оборону при отсутствии прожекторного освещения рассчитывать не приходилось. Необходимость заставила рассредоточить корабли и мириться со связанным с этим расходом угля. В ближайшие дни неоднократно получа-

лись донесения о появлении неприятельских самолетов. Однако, сведения эти почти всегда оказывались ложными. Самолеты не сбрасывали бомб. В Стении руководство противовоздушной обороной было возложено на командира *Гебена*, в Золотом Роге—на младшего флагмана Арифа, державшего свой брейд-вымпел на линейном корабле *Торгут*.

Наряду с минами для подводных лодок из Германии прибыли мины для активных постановок с крейсеров. Из агентурных сведений выяснилось, что русские корабли пользуются Очаковским и Стамбульским гирлами Дуная, причем русские эскадренные миноносцы и подводные лодки были несколько раз замечены у Рени. Ввиду этого *Бреслау* получил приказание поставить мины у устья Дуная с целью прервать коммуникации с Одессой. 3 мая, приняв 60 мин, крейсер вышел в 24 часа из Босфора (черт. 17, *а*). Он шел курсом вне видимости с берега и избегая обычных путей пароходов. 4 мая вечером *Бреслау* пришел в назначенный район и с 21 ч. 40 м. до 23 ч. 12 м. поставил три заграждения в 24, 10 и 25 мин. 5 мая после полудня крейсер снова стоял на якоре в Босфоре, принял там уголь, 60 мин и только что прибывшую аппаратуру для дымовых завес. Согласно новому приказу, *Бреслау* надлежало поставить мины у мыса Тарханкут, на путях Севастополь—Николаев; затем в соответствии с обстоятельствами командиру предоставлялось право обстрелять базу эскадренных миноносцев и подводных лодок в Евпатории. 5 мая в 22 часа *Бреслау* вышел из Босфора. 6 мая в 22 ч. 45 м., по счислению, корабль находился в начальной точке постановки мин, к западу от мыса Тарханкут; однако, выяснилось, что место крейсера находится на 6 миль восточнее и южнее счислимого; поэтому первое заграждение было поставлено не вполне удачно; ввиду этого второе заграждение пришлось поставить южнее с целью достижения большей его действительности. Всего было выставлено два заграждения, по 22 мины в каждом, у мыса Тарханкут и третье (в 16 мин) на путях Севастополь—Евпатория (черт. 17, *б*). Затем *Бреслау* направился к Евпатории. Город и порт оказались хорошо затемненными, огни совершенно отсутствовали. С первыми лучами рассвета с 3 ч. 58 м. до 4 ч. 15 м. *Бреслау*

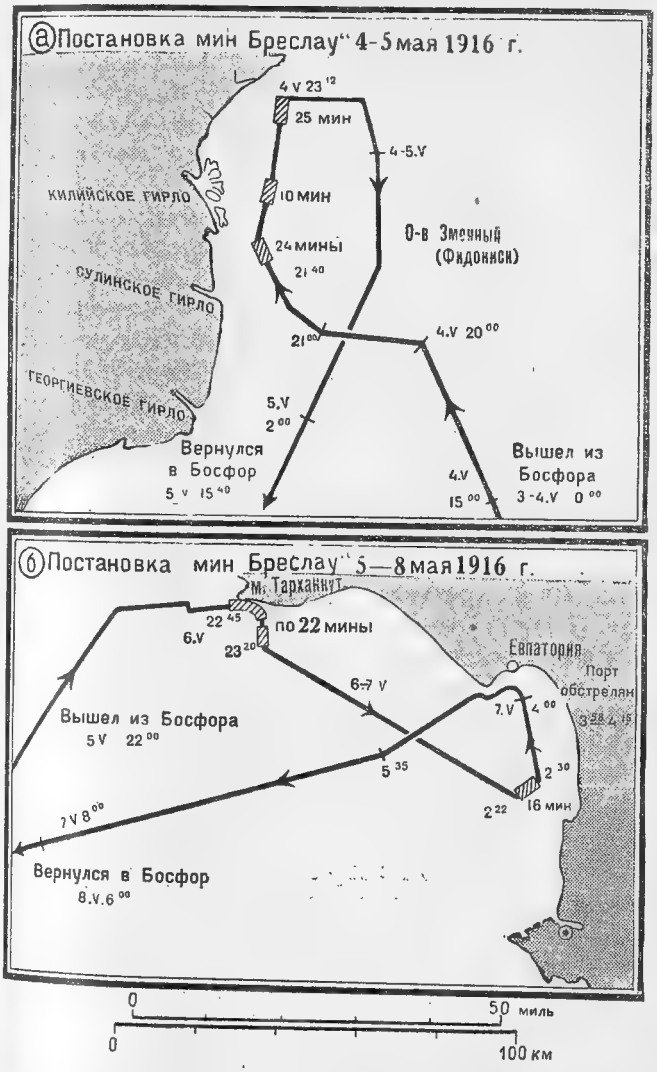


Рис. 17. *а*—постановки мин *Бреслау* 4—5 мая 1916 г.;
б—постановки мин *Бреслау* 5—8 мая 1916 г.

пешно обстрелял в порту большой 6 000-тонный паро-
д, трехмачтовый парусник и еще несколько парусников.
а огонь крейсера с берега не отвечали, поэтому по городу

Бреслау не стрелял[1]. Русские тотчас же по радио известили Севастополь о происходившем. Радиостанция *Бреслау* могла установить, что различным кораблям отдаются приказания. Обстреляв артиллерийским огнем двухмачтовую шхуну в открытом море, командир 21-узловым ходом возможно скорее покинул побережье. Радиостанция отмечала оживленную работу трех станций, повидимому, на крейсерах или эскадренных миноносцах; отсюда командир сделал вывод, что неприятельские корабли вышли из Севастополя, чтобы перехватить его перед Босфором. Дальнейшие наблюдения над радиопереговорами укрепили командира в этом предположении. Однако, 8 мая *Бреслау* удалось благополучно войти в Босфор, причем эскадренные миноносцы и самолеты служили ему в качестве противолодочного охранения. Обе минные операции были выполнены *Бреслау* с большой осмотрительностью. Прежде всего нельзя не отметить морального воздействия утреннего обстрела Евпатории: это был достойный ответ на многократные обстрелы турецких населенных пунктов. Каковы были результаты постановки мин, конечно, узнать не удалось. Имелось известие от 21 мая, что между Севастополем и Рени затонул русский пароход с боевыми припасами; можно предполагать, что причиной его гибели была мина, поставленная *Бреслау*. 22 июля русское официальное сообщение говорило о том, что пароход *Неркург* подорвался на турецкой мине; ввиду того что точных данных о месте аварии не приводилось, невозможно установить, на каком заграждении подорвался пароход, на поставленном *Бреслау* или *UC-15*. С 30 мая по 2 июня 1916 г. *Бреслау* находился в море, доставляя снаряжение и боевые припасы в Синоп и Самсун. Неприятеля он не встречал (карта 18).

7 мая *UB-8* выполнила свою последнюю операцию под германским флагом (черт. 18). С 9 по 13 мая, находясь на позиции у Севастополя, *UB-8* неоднократно усматривала эскадренные миноносцы, но случая для торпедной

[1] *Бреслау* подошел к Евпатории под русским флагом и обстрелял транспорт *Леванцо*. Заграждения не были обнаружены, так как в этих районах в военное время почти не было судоходства.—Ре

Черт. 18. Операции германских подводных лодок на Черном море с начала апреля до конца июля 1916 г.

выстрела не представилось. 15 мая подводная лодка вернулась в Евксиноград. За это время болгарский личный состав, обучавшийся на подводных лодках во время их базирования в Варне—Евксинограде, был уже в состоянии самостоятельно управиться на маленькой подводной лодке. По приходе *UB-8* в Варну она произвела несколько выходов, связанных с ее передачей, и, наконец, 25 мая была торжественно передана Болгарии. Освободившийся германский личный состав отправился в Германию для укомплектования новой подводной лодки.

Между тем настоятельные требования командующего флотом о посылке дополнительных подводных лодок в Черное море увенчались успехом. 9 мая был получен благоприятный ответ морского генерального штаба. 12 мая из Каттаро в Константинополь вышла подводная лодка *U-38* (командир Макс Валентинер)[1]. Эта подводная лодка выполнила успешную операцию в декабре 1915 г. в восточной части Средиземного моря, посетив Яффу и Бейрут, а 1 января 1916 г. заходила в базу подводных лодок на западном берегу Малой Азии, чтобы принять военное снаряжение, предназначенное для выгрузки на побережье Триполи для арабского племени Сенусси. В оперативном приказе, отданном на поход в Константинополь, указывалось, что подводная лодка должна показаться в Средиземном море, с тем чтобы ее присутствие в восточной части Средиземного моря стало известным. 16 мая *U-38* заметила к югу от острова Крита пароход, который после предупредительного выстрела подводной лодки попытался уйти; когда же лодка открыла огонь, он начал отвечать из небольшого орудия; после первого попадания в пароход последний был покинут экипажем. Сняв с парохода 47-*мм* орудие, *U-38* потопила его артиллерийским огнем. Это был английский пароход *Клиффорд* (*Clifford*) вместимостью в 487 *т*. 17 мая подводная лодка вступила в бой с другим пароходом на дистанции около 9 *км* (49 каб.). Пароход стрелял из орудий того же калибра, что и подводная лодка, ввиду чего *U-38* пришлось прервать бой. В последующие

[1] Один из наиболее опытных германских подводников.—Прим. перев.

дни она наблюдала движение пароходов севернее проли
Доро; 21 мая в 20 ч. 20 м. она прибыла на пост Херзин
штанд. 22 мая, не будучи замеченной неприятелем, *U-3*
под проводкой лоцмана вошла в Дарданеллы. На следу
щий день она встала на якорь в Золотом Роге. Взаме
U-33, находившейся в ремонте и надолго выбывшей
строя, на Черном море появилась теперь равноценная
по своим боевым качествам подводная лодка. Для оч
редного ремонта последней достаточен был недельный сро

Несмотря на дальность расстояния до Трапезонда (ту
и обратно—1 000 миль), *UB-14* отправилась к лазиста
скому побережью для операций против русских корабл
и транспортов (черт. 18). По сведениям, полученным
турецкой 3-й армии, во второй половине мая много
приятельских военных кораблей и транспортов стояло
якоре у Трапезонда, Платаны и Иомура. Первоначаль
UB-14 пришлось бороться с непогодой, но вскоре пого
улучшилась, и 4 июня ранним утром подводная лод
подошла к Трапезонду при полном штиле. Здесь стояло
якоре несколько небольших пароходов и буксиров.
за зеркально-гладкого моря подводной лодке пришло
выпустить обе свои торпеды с большой дистанции 3 000
(16 каб.). В 8 ч. 15 м. торпеды были выпущены из обо
аппаратов одновременно, каждая—в небольшой парох
но взрыва не последовало; очевидно, пароходы, снявши
с якоря, уклонились от обеих торпед. Три небольших
рохода долго кружили перед гаванью, но не обрати
внимания на перископ, который *UB-14* намеренно по
зывала. Командир *UB-14*, действовавший до сих пор о
бенно успешно, отмечает в своем военном дневнике,
вследствие переутомления экипажа за поход по прибыт
в Трапезонд невозможно было произвести предварительну
разведку и затем итти в атаку в соответствии с получе
ными сведениями. Для небольшой подводной лодки
было другого выхода, как атаковать немедленно по пр
бытии в район операций. 5 июня подводная лодка получи
приказание возвращаться. 7 июня в 13 ч. 55 м. при бл
гоприятной для подводных лодок погоде (сила вет
2 балла, волнение 1—2) на левой скуле в расстоянии 500
(2,7 каб.) был замечен перископ подводной лодки. Крут

оворотом и быстрым погружением *UB-14* избежала опас-
ого соседства; при погружении за кормой был замечен
ед торпеды. 8 июня *UB-14* вошла в Золотой Рог.

Ввиду постоянно повторявшихся сообщений о появле-
ии неприятельской подводной лодки перед Босфором[1]
B-7 получила приказание выйти 27 мая для атаки этой
одводной лодки, а затем—для занятия позиции у Сева-
тополя (черт. 18). 31 мая в 6 час. утра, стоя на позиции
Севастополя, *UB-7* увидела неприятельскую подводную
одку с парусником на буксире, но из-за слишком боль-
ой дистанции от атаки ей пришлось отказаться. Серьез-
ая поломка соединительной муфты валов заставила под-
дную лодку вернуться; 3 июня после преодоления ряда
ехнических трудностей она вошла в Босфор.

В этот же период с 30 мая по 2 июня *Бреслау* доставил
Синоп и Самсун военное снаряжение и боевые припасы
принял на обратном пути продовольствие.

31 мая *U-38* вышла в операцию против русских морских
ли к побережью Лазистана (черт. 18). На подводную
одку было принято 3 черкеса, которых предстояло выса-
ить на кавказском берегу у Анакрии, около 45 миль
северу от Батума, и которые имели задачей организовать
Грузии помеху снабжению русской кавказской армии.
еркесы были высажены 3 июня без помехи. У лазистан-
кого побережья подводная лодка не заметила особенного
живления; из-за временной порчи левого дизель-мотора
пришлось отказаться от атаки встреченного нефтена-
ивного парохода. 7 июня, на рассвете *U-38* заметила
нефтеналивных парохода, шедших без огней в киль-
терной колонне. Подводная лодка заняла позицию для
аки; однако, пароходы с дистанции 2—3 *км* (11 —16 каб.)
крыли меткий огонь из орудий калибра, примерно, 88 *мм*.
-38 вынуждена была погрузиться и выпустила торпеду,
которой пароходы уклонились маневрированием. Вперв
ые было с достоверностью установлено наличие артилле-
ии на русских торговых судах на Черном море. 8 июня
одводная лодка действовала в том же районе с бóльшим

[1] С конца 1915 г. русские подводные лодки несли систематическую
орную службу у Босфора.—Р е д.

успехом. В 3—4 милях от берега она потопила торпедой пустой русский транспорт *№-21*, служивший для перевозок военного снаряжения; второй пароход *№-77* уклонился от торпеды и выбросился на берег. В это время появился транспорт *№-39* и также выбросился на берег. *U-38* всплыла и уничтожила оба транспорта[1] артиллерийским огнем (об парохода вместимостью по 3 000 *т*). Позднее артилле рийским огнем была потоплена 70-тонная трехмачтовая шхуна. Попытка произвести атаку в гавани Туапсе ока залась невозможной. 10 июня артиллерийским огнем бы потоплен груженый пароход в 400 *т*. Во время обстрел парохода с берега по подводной лодке открыли энергич ный огонь из орудий небольшого калибра, но снаряды ложились недолетами. Во время крейсерования в южной части Черного моря 11 июня подводная лодка заметила ли нейный корабль типа *Императрица Мария*, шедший зиг загообразным курсом. Командир выпустил с дистанции 1 500—1 800 *м* (8—10 каб.) две торпеды, но неудачно Ввиду гладкой поверхности моря и продолжительного хода торпед (около 100 секунд) противник, вероятно, заме тил их след и уклонился. Четыре минуты спустя, услыхав артиллерийскую стрельбу, подводная лодка погрузилась на 40 *м* (131 фут). Позднее выяснилось, что линейный ко рабль, развивая большой дым, удалился на юг, а эскад ренные миноносцы искали подводную лодку в *W*-м на правлении. Затем *U-38* отправилась в обратный путь 12 июня она еще раз увидела на короткое время линейны корабль *Императрица Мария*, который вскоре скрылся из виду. 14 июня подводная лодка вернулась назад.

8 июня *UB-42* вышла из Полы, направляясь в Дарда неллы. В тот же день пришло донесение, что самолеты обнаружили у входа в Дарданеллы, приблизительно в *SSW*-м направлении от мыса Геллес, минное заграждение Первая мина находилась в 1 000 *м* (5,5 каб.) от мыса Геллеса, минный интервал—около 20 *м*. Перед Теке

[1] Это были транспорты, подвозившие снабжение для кавказской армии в порты Лазистана, главным образом, в Трапезонд. Успехи германских подводных лодок привели к оборудованию на кавказ ском побережье ряда портов-убежищ для отстаивания в них транс портов при появлении лодок.—Р е д.

урну в направлении на остров Мавро летчики заметили одовороты, указывавшие на наличие подводных сетевых граждений; сети находились приблизительно в 2 000 *м* 1 каб.) от Теке-Бурну. Тотчас же было приступлено удалению сетей. Но наблюдения специально командированного в Дарданеллы начальника штаба флота показали, что за безопасность входа нельзя ручаться, так как арватер шел слишком близко к малым глубинам и безопасность плавания по нему всецело зависела от условий идимости. 14 июня воздушная разведка установила, что граждены минами районы перед Зигиндере и в бухте ежду Габа-Тепе и Сувла, а также обнаружила минную озицию перед Ари-Бурну—в направлении на северную онечность острова Имброс; кроме того, повидимому, елось сетевое заграждение между северным мысом хты Сувла и островом Самофракия. Указанная обстановка заставила отправить *UB-42* обратно, предварительно ополнив ее запасы на посту Херзингштанд.

Нельзя было предположить, что эти заграждения поставлены за последнее время; их происхождение следовало, роятно, отнести ко времени эвакуации англичан. Благополучный проход обеих больших подводных лодок *U-33* *U-38* приходилось отнести за счет счастливой случайности. ушону пришлось против воли просить морской генеральный штаб отложить до окончательной очистки входа Дарданеллы присылку еще одной большой подводной одки, предназначенной в его распоряжение. 18 июня *B-42* прибыла на пост Херзингштанд, приняла там горючее и продовольствие и на следующий день отправилась обратно в Каттаро, куда прибыла 30 июня. Работы очистке фарватера усиленно продолжались, и 24 июня епость донесла, что вход в Дарданеллы и подходы проливу от поста Херзингштанд настолько обследованы помощью воздушных наблюдений и траления и настолько орошо обставлены, что вход подводных лодок в значительной степени обеспечен. Ввиду того, что в дальнейшем не жидался приход малых подводных лодок, а подводные одки большого типа могли получать нужные известия топливо на посту Херзингштанд, решено было упразднить опорные базы на малоазиатском побережье. В пользу

такого решения говорило и то, что со времени откры-
тия радиостанции в Аидине, обслуживавшейся морским
личным составом, передача информаций происходила
исправно.

UB-14 вышла 26 июня на позицию перед Севастополем
(черт. 18). 4 июля линейный корабль *Императрица Мария*
с 3 эскадренными миноносцами подошли к подводной
лодке на дистанцию торпедного выстрела. К сожалению,
лодка непосредственно перед выстрелом была обнаружена
одним из сторожевых кораблей и жестоко обстреляна, так
что от атаки ей пришлось отказаться[1]. Других случаев
для атаки не представилось. 6 июля на глубине 8 *м* (26 фут.)
идя под водой, подводная лодка ударилась правым бортом
о какой-то жесткий предмет, который после остановки
машин еще трижды ударился о корпус подводной лодки.
между ударами было слышно шуршание вдоль борта. По
этому звуку надо было предполагать, что лодка коснулась
мины. 9 июля после непродолжительного захода в Зун
гулдак *UB-14* вернулась в Константинополь.

После 8-дневного ремонта *U-38* вышла 26 июня в Черное
море для новой операции (черт. 18). Согласно оператив
ному приказу, подводной лодке надлежало действовать
против русских кораблей и транспортов в восточной
части Черного моря, в частности же—у побережья Лазис
стана. Как и в первый раз, на борт было взято 5 кавказцев
со специальной миссией. Их высадили 29 июня у Анакрии.
Накануне против Трапезонда *U-38* видела 10 неприятель
ских кораблей; однако, 30 июня никаких кораблей она не
обнаружила. Поэтому командир перенес район своих дей
ствий на кавказское побережье. Здесь он увидел 2 июля
в 8 ч. 45 м. 4 судна, шедшие вплотную к берегу. Это были
3 больших парохода вместимостью по 4 000 *т* под конвоем
вооруженной паровой яхты. В 8 ч. 59 м. в первый сильно
нагруженный пароход была выпущена торпеда; через
несколько секунд после взрыва торпеды раздался вторич
ный взрыв, вызванный, очевидно, детонацией боевых
припасов.

---

[1] По русским данным, была загнана под воду гидросамолетом,
сбросившим ряд бомб.—Р е д.

Военный дневник сообщает:

«Во время хода торпеды слева неожиданно показался эскадренный миноносец, направлявшийся прямо на подводную лодку, вероятно, заметив перископ. Погрузился на 20 *м* (66 фут.). Но на глубине 11 *м* (36 фут.) лодка касается дна. Тотчас же сильные взрывы возле носа и немного позднее—возле рубки. Приказываю задраить водонепроницаемые двери. Повреждены: в носовом отделении—водомерное стекло торпедного аппарата № 2; в рубке—глубомер, диферентометр и оба машинны телеграфа; стеклянные части уничтожены; отлетают подъемное приспособление кормового перископа и краны продувания. Гаснет несколько ламп; указатели гирокомпаса в рубке и в кормовом отделении перескакивают с 58° на 86° и стопорятся; указатель числа оборотов правой машины в центральном посту заклинивается на отсчете «полный ход назад». Над подводной лодкой слышен шум винтов. Напрасная попытка задним ходом отойти на глубокую воду. Только пуская в ход все средства, удавалось избегать всплытия. В это время три взрыва с левого борта. В иллюминатор рубки видно, что эскадренный миноносец, подходя слева, проходит над рубкой. Перископ поднят и застопорен, подводная лодка стоит параллельно берегу. Одновременно полным ходом подходит паровая яхта, имея на носу два орудия среднего калибра. Приказание: «Обе машины полный вперед, руль право-на-борт». Тем самым подводная лодка постепенно сходит на большие глубины и погружается на 25 *м* (82 фута). Почти в течение 15 мин. лодка находилась на глубине 11 *м* (36 фут.) под длительным обстрелом. Три больших взрыва, вероятно, были взрывами противолодочных бомб».

После всплытия выяснилось, что аварии подводной лодки незначительны; был сорван левый отличительный огонь на верхней палубе вылетело несколько заклепок.

Из-за противодействия противника район операций *U-38* был перенесен к Поти. 4 июля здесь подводная лодка увидела несколько военных кораблей на дистанции, превышавшей дальность торпедного выстрела. Небольшой пароход вместимостью около 500 *т* выбросился у форта Анакрия на берег, откуда открыл по подводной лодке безуспеш-

ный огонь из мелкокалиберных орудий. На следующий день подводная лодка обнаружила отряд, атакованный ею накануне. С дистанции 2 000 *м* (11 каб.) *U-38* выпустила торпеду по концевому линейному кораблю. Вследствие острого угла встречи торпеды с целью попадание достигнуто не было. Через 2½ мин. противник открыл огонь и тотчас же скрылся из виду. 8 июля у лазистанского побережья подводная лодка увидела большой нагруженный пароход вместимостью 3 000—4 000 *т*, шедший вплотную к берегу. Торпеда попала в цель, и через несколько минут пароход затонул. Продолжая итти на север, 10 июля *U-38* увидела 4 парохода вместимостью от 3 000 до 6 000 *т*, среди которых один нефтеналивной пароход имел на носу 88-мм орудие со щитом. Атака не удалась, так как пароходы шли слишком близко к берегу. Вскоре показался пятый пароход вместимостью около 3 000 *т*, и подводная лодка направилась к нему с целью атаки. Пароход был потоплен торпедой. После этого *U-38* повернула обратно и 13 июля прибыла в Золотой Рог. Здесь она стала в ремонт и в начале августа была снова в боевой готовности. Тем временем в Константинополь начали прибывать подводные лодки укрупненного типа *UB*, поэтому *U-38* смогла вернуться в свой первоначальный район операций—Средиземное море. 12 августа она покинула Константинополь и, благополучно пройдя протраленный фарватер у дарданельских укреплений, вышла в Эгейское море.

Глава XXI

УЧАСТИЕ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ НА АЗИАТСКОМ ТЕАТРЕ

Разнородные задачи Средиземноморской дивизии. Деятельность в Акабском заливе. Постановка мины в Суэцком канале. Обстановка в Ираке. Речная флотилия на Тигре. Расширение штаба Средиземноморской дивизии. Прикомандирование офицера к штабу 4-й армии. Наблюдательные пункты на сирийском побережье. Образование Евфратского военно-морского отряда. Пути сообщения в Малой Азии. Основание верфи в Джераблусе. Способ постройки шартуров. Евфратская речная флотилия. Изучение реки. Изготовление карт. Содействие флота при взятии острова Кестен.

Несмотря на военные успехи среднеевропейских держав, йне не предвиделось конца. Командующему флотом ходилось думать не только о чисто военных вопросах. же в начале 1916 г. в столице и ближайших окрестноях чувствовался недостаток в продовольствии, так как набжение армии требовало значительного подвоза из алой Азии. Сушон намеревался поднять возделывание ебных полей и огородов близ стоянок кораблей с поью моряков. Как раз на европейской стороне было ого земли под паром, нехватало только рабочих рук, обы ее возделать; осматривались также предложенные стными лицами земельные участки, и в середине февраля 16 г. можно было приступить к полевым работам. В доне у Стении возникло большое садоводство—дело рук анд с *Гебена* и с дивизиона эскадренных миноносцев,— торое процветало до конца войны. Такая культурная бота действовала заразительно и на местное население.

Добрые отношения командующего флотом к руководя
щим лицам турецкого правительства заставляли его брат
на себя решение вопросов, не входящих в круг его обы
ной работы. К таким вопросам относилась борьба с сара
чей. Каждую весну земледельческим поселениям анатоли
ского побережья грозит опасность саранчи; в Германи
были найдены средства для борьбы с этим стихийным бе
ствием. В Анатолии обрабатывалось только 30% удобно
земли, поэтому в случае непринятия своевременных м
для уничтожения саранчи вопрос о прокормлении нас
ления мог встать очень остро. Сушон совместно с герма
скими специалистами выработал организационный пла
Турецкое высшее командование по его почину выдели
для работ вспомогательный отряд из 74 офицеров и 50 0
чел. из состава рабочих команд.

Из Германии по железной дороге для флота было о
правлено важное военное снаряжение. Кроме боевых пр
пасов для *Гебена* и *Бреслау*, торпед, мин, всяких матери
лов и инвентаря, котельных трубок и трубок для хол
дильников, в пути на Константинополь находилось так
несколько орудий. Это были шесть 280-*мм* орудий (д
линейного корабля *Торгут*, на котором после аварии в н
совой башне намечалось установить новые орудия), д
105-*мм* орудия и два 88-*мм* орудия также для *Торгут*
взамен отданных на сухопутный фронт. Кроме того, д
150-*мм* орудия для *Бреслау* и шесть 88-*мм* для *Гебена*
наконец, доставлялось еще 4 моторных катера и 4 лихте
для реки Евфрат. Для регулирования и улучшения т
желого транспортного положения был организован мо
ской транспортный отдел. В тесном сотрудничестве с т
рецким высшим военным командованием и полномочны
представителем начальника германских полевых железн
дорог обеспечивалась регулярная доставка грузов д
флота и морского министерства из Германии и дунайск
портов. Флот через посредство вновь организованно
отдела помогал и гражданским учреждениям: он обеспеч
вал закупки германских фирм в Малой Азии, котор
иначе встретили бы различные затруднения со сторо
турецких учреждений.

До этого времени все военные операции были тес

связаны с черноморским театром или Дарданеллами. Командующему флотом пришлось, однако, распространить свою деятельность и на более отдаленные районы, в частности на Сирию и Ирак. Сирия и Палестина являлись районом сосредоточения сухопутных сил для операций, направленных против Суэцкого канала. Здесь находилась турецкая 4-я армия под командой энергичного и умного, но в то же время ни с чем не считавшегося морского министра Джемаля-паши. Операцией против пустыни и Суэцкого канала руководил германский полковник Кресс-ф.-Крессенштейн. В помощь ему Сушон еще в 1914 г. назначил офицера морского резерва (ст. лейт. Браша), знакомого с местными условиями и работавшего в мирное время в качестве лоцмана в Суэцком канале.

В декабре 1914 г. на него была возложена постановка мин в Акабском заливе (карта 17). В крайнем углу Красного моря, образованном азиатским материком и Синайским полуостровом, на турецко-египетской границе находился египетский пост Таба, напротив—в турецких владениях—местечко Акаба, на которое еще в мирное время обратились англичане ввиду его местоположения на караванных путях к святым местам. С некоторых пор английский легкий крейсер *Минерва* (*Minerva*) регулярно появлялся у Акабы и обстреливал ее. Местный турецкий комендант просил о принятии мер к прекращению этих обстрелов. Акаба лежит вдали от железнодорожных линий и хороших дорог. Поэтому приходилось доставлять различный материал, мины и принадлежности к ним только на верблюдах. Лейт. Браш узнал от коменданта Акабы, что англичане внезапно снова обстреляли местечко, так что население было вынуждено поспешно бежать и с тех пор вело жалкое существование среди скал. После обстрела англичане высадили десант, но комендант встретил его ружейным огнем, причем несколько англичан было убито. Результатом явился дальнейший обстрел определенных секторов, хотя местечко представляло собою жалкую деревню без всякого военного значения. На месте не имелось никаких вспомогательных средств, например, шлюпок. Под руководством Браша был сооружен из старых бочек и стропил довольно убогий плот, на который погрузили

мину с якорем. Средством передвижения служили доски
Чтобы не быть застигнутым крейсером врасплох, первая
мина была благополучно поставлена ночью. Попытка
поставить вторую не удалась, так как бочки, дававшие
плоту плавучесть, получили течь. Плот сдрейфовал,
только с трудом удалось обрубить минреп, чтобы при не
достаточной глубине в данном месте всплывшая мина не
выдала наличия самого заграждения. На следующий день
крейсер пришел опять и встал на якорь перед Акабой.
Ночью он время от времени освещал побережье. Это было
использовано для ружейной стрельбы по прожектору.
Прожектор погас, и на утро корабль исчез. Прибывшие
вскоре караваны доставили складные шлюпки и новые
мины, так что дальнейшая постановка последних не
представляла затруднений. В конце октября Браш вер
нулся в Иерусалим.

3 февраля 1915 г. турки произвели энергичную разведку
вплоть до Суэцкого канала, которая, правда, не имела
прочного результата, но все же показала англичанам аг
тивный дух турок. Затем небольшими набегами турки
продолжали беспокоить и держать под угрозой своего
противника. Вышеупомянутая операция имела также
целью заградить канал минами. Но условия не позволили
сделать этого. Однако, лейт. Браш не оставил этой мысли
и приготовлял новый набег на канал. Нашелся бедуин,
предложивший указать место канала, охранявшееся англи
чанами менее тщательно. Это место находилось на 37-
километре, там, где англичане затопили восточный берег
канала. По словам бедуина, подступ к этому месту ве
сперва через болото, потом по воде, которая, однако, не
доходила выше груди. Эти сведения были использованы
с целью тренировки 25 чел., предназначенных для выпол
нения этой операции. Солдаты приучались часами тащить
по болоту тяжелую оболочку мины; кроме винтовки и пат
ронов, каждый нес инструменты или части мины. В каче
стве якоря был взят железный бак, наполненный песком
и камнями настолько, чтобы сохранять плавучесть на воде
при малейшем крене бак наполнялся водой и шел ко дну,
увлекая за собой мину. 31 марта 1915 г., после многодневных
ных упражнений, экспедиция вышла в поход. Она со

стояла из 70 верховых на верблюдах, 40 черкесов и 25 натренированных минеров с 2 пулеметами. До болота мина была доставлена на верблюдах. 6 апреля отряд подошел к пункту, откуда путь должен был указывать бедуин. После перехода, длившегося несколько часов (под конец—вдоль болота), проводник объявил, что теперь придется итти через болото и через воду. По заранее разученному плану мина и отдельные части ее были распределены между офицерами и матросами. Во избежание преждевременной тревоги, не раз вредившей успеху подобных операций, у матросов были отняты патроны, у винтовок сняты замки, взамен чего были примкнуты штыки. Путь, действительно, оказался проходимым; вода доходила по колено, местами—по грудь. В глубоком мраке, изредка прерывавшемся слабым светом луны, поход длился несколько часов. На канале царило оживление: еще издали отряд увидел 9 судов, шедших по каналу и ярко освещенных. После прохождения последнего из судов отряд вышел на берег канала. Почти тотчас же прошло дозорное судно, ничего не заметившее. Лейт. Браш собрал мину. Благодаря хорошей выучке и наличию всех нужных частей сборка была выполнена быстро. Несколько участников экспедиции выплыли с минным якорем на середину канала, где и поставили мину. Все произошло без шума, и можно было ожидать, что предприятие, выполненное со смелостью и осмотрительностью, увенчается успехом. Тем же путем отряд вернулся назад и на заре добрался до оставленных верблюдов. К сожалению, о результатах этой постановки ничего неизвестно.

Еще поздней осенью 1914 г. в Ираке разыгрывались бои между турками и англичанами (карта 17). Стремления англичан были направлены ко взятию Багдада. Правда, бездорожные пустыни и степи Месопотамии представляли собою большие естественные преграды, а сам захват Багдада непосредственно не угрожал Турции ничем; тем не менее падение старой столицы халифов должно было произвести тяжелое моральное впечатление на магометанские народы и докатиться до самой Персии. 23 ноября 1914 г. англичане заняли Басру, 9 декабря—Корну. Дальнейшее продвижение было остановлено турками. Весной

1915 г. англичане прошли двумя колоннами вверх вдоль Тигра и Евфрата, сопровождаемые канонерскими лодками. Вдоль Тигра происходили бои, и речные канонерские лодки оказывали существенную поддержку англичанам. Поэтому с турецкой стороны возникло желание оказать сопротивление противнику на реке. Имевшаяся турецкая канонерская лодка *Мармарис* (*Marmaris*), укомплектованная исключительно турецким личным составом, была захвачена англичанами во время продвижения последних в июне 1915 г.

По приказанию Сушона, работы по перестройке в Багдаде речного парохода в канонерскую лодку были поручены отставному кап.-лейт. германского флота Энгелькингу, который еще в 1914 г. был командирован Сушоном на Каспийское море для организации операций, правда, не удавшихся вследствие отсутствия подходящих вспомогательных средств. Для вооружения канонерской лодки было предоставлено одно 60-*мм* десантное орудие с *Гебена*. Этому же офицеру была поручена постановка мин на Тигре. В Кут-эль-Амаре он нашел буксир, принадлежавший германской фирме, который он и перевел для перестройки в Багдад. В Багдаде все работы по снаряжению буксира велись в мастерских Багдадской ж. д.; в качестве вооружения были поставлены одно 60-*мм* десантное орудие, четыре 47-*мм* орудия (бельгийские), одно 37-*мм* орудие английской конструкции. Судно, получившее название *Доган* (*Doghan*), имело водоизмещение в 130 *т*, 36 *м* длины, 7 *м* ширины и скорость хода в 12 узлов. Команда состояла из 30 турецких матросов и прежней вольнонаемной команды, оставшейся в качестве машинистов и кочегаров. В начале июня 1915 г. Энгелькинг спустился с канонерской лодкой вниз по реке и по пути присоединил турецкую моторную канонерскую лодку *№ 7*, вооруженную двумя 37-*мм* орудиями. В начале июня англичане захватили Кут-эль-Амар и теперь продвигались вверх по реке. Канонерская лодка *Доган* получила задание занять местечко Али-Гарби, теснимое английскими речными канонерскими лодками, и отличавшееся благожелательным настроением окружающих шейхов к англичанам. 4 июля канонерская лодка *Доган* прибыла на место; одновременно для поддержки

подошел турецкий кавалерийский полк. Получив сведе-
ния, что английские канонерские лодки идут вверх по
реке, *Доган* пошел им навстречу. Утром 8 июля на дистан-
ции около 4 000 *м* (22 каб.) произошел бой между *Доганом*
и 4 английскими канонерскими лодками, вооруженными
5-*мм* орудиями. Головная английская канонерская лодка
получила повреждения и сильно накренилась, две другие
взяли ее на буксир. После получасового боя неприятель
отошел. Позднее пострадавшая канонерская лодка зато-
нула; *Доган* же совершенно не имел повреждений. Тем
временем прибыла 35-я турецкая дивизия с артиллерией
и заняла укрепленные позиции. Неприятель, находив-
шийся у Кумейта, приблизился 12 июля в составе 5 ка-
нонерских лодок и 2 лихтеров, вооруженных 12-*см* ору-
диями. Все орудия сосредоточили огонь по канонерской
лодке *Доган*, так что последняя вынуждена была отойти
из сферы огня. Бой длился 2 часа, но противник не достиг
дальнейших успехов. В конце августа Энгелькинг тяжело
заболел и отбыл на родину. Он временно никем не был
заменен ввиду малого оживления в боевых действиях на
этом театре и в связи с некомплектом офицеров.

Почти одновременно с высадкой англичан у Персидского
залива на побережье Каспийского моря высадились рус-
ские войска в числе 50 000 чел. под командой ген. Бара-
това, которые шли через Иран для поддержки англий-
ского наступления. В течение ноября 1915 г. русские про-
двинулись до Тегерана, в то время как турки проникли
в персидские пограничные владения до Хамадана. В сере-
дине ноября англичане достигли Ктесифона и тем самым
серьезно угрожали Багдаду. Но здесь был положен конец
их дальнейшему продвижению.

Ф.-д.-Гольц, принявший главное командование над ту-
рецкой 6-й армией, разбил англичан и 25 ноября вынудил
их к отступлению. Ему удалось окружить и отрезать анг-
лийского командующего ген. Тауншенда в Кут-эль-Амаре,
в излучине Тигра. Турки захватили несколько английских
канонерских лодок, и их использование против неприятеля
на Тигре обещало значительные успехи.

5 декабря по просьбе Энвера-паши канонерские лодки
были укомплектованы немцами, и 11 декабря начальник

флотилии (кап.-лейт. Ней), 1 лейтенант, 1 инженер-ме ханик, 1 врач и команда в составе 7 унтерофицеров и 1 матросов отправились из Константинополя. 1 январ 1916 г. они прибыли в Моссул; очень много времени отня переход от Рас-эль-Аина, конечного пункта Багдадско железной дороги, до Тигра. Передвигаться приходило на телегах, а из-за дождливой погоды глинистая почв очень затрудняла передвижение. 4 января отряд отпр вился из Моссула по реке, для чего были использован два местных плота, известных под названием «келлек Каждый из этих плотов выдерживал 13 *т* груза; благода постройке на них шалашей они давали и укрытие для ли ного состава, ввиду чего не было необходимости высажи ваться на берег для ночевок. 10 января после 6-дневно путешествия отряд прибыл в Багдад.

К канонерской лодке *Доган* и моторной канонерско лодке *№-7* теперь присоединилась канонерская лодк *Сульман-Пак* (*Sulman Pak*). Эта лодка была построен в 1915 г. для китайских рек; турки отобрали ее у англича путем нападения с берега (кроме того, 2 английские кан нерские лодки были потоплены в Тигре; одна из них бы выведена из строя артиллерийским огнем с *Дегана*, друга подорвалась на турецкой мине). Наличный корабельны состав приводился в боевую готовность, и путем измен ния расположения орудий тактические качества его улу шались. Но и здесь возникали трудности со снабжени топливом. В 180 *км* от Багдада находились угольны шахты, производительность которых, однако, была оче низкой. Доставка была связана с большими затруднениям Для доставки угля от шахт до берега Тигра (110 к требовалось 6 000 верблюдов. Погонщики верблюдов, получив во-время своего недельного заработка, уходи с верблюдами через персидскую границу, и вся достав останавливалась.

Нефть имелась в достаточном количестве, главным об зом, из нефтяных фонтанов у Моссула.

Англичане были крепко заперты у Кут-эль-Амара. Де тельность флотилии заключалась в ночных обстрел английских позиций с канонерских лодок. Фланговы огонь причинял англичанам значительные потери. Пол

ченные мины были пущены вниз по течению Тигра. По английским источникам, они тоже сыграли значительную роль в ослаблении сопротивления противника. Кроме того, флотилия принимала участие в службе снабжения между Багдадом и линией фронта. 29 апреля английская армия у Кут-эль-Амара капитулировала и была взята в плен турками. Ф.-д.-Гольц не дожил до этого торжества своего полководческого искусства; он умер за 10 дней, 19 апреля, от сыпного тифа. С падением Кут-эль-Амара военные действия на этом фронте прекратились.

В то время как англичане были еще заперты в Кут-эль-Амаре, русские двигались вперед. В январе 1916 г. они достигли Хамадана, а в марте, пройдя Керманшах, приблизились на 140 *км* к Багдаду. Находившиеся в Иране слабые турецкие силы не могли противопоставить дальнейшему продвижению русских серьезных препятствий. Однако, после падения Кут-эль-Амара русские отошли назад к Хамадану.

Несмотря на успехи, положение турецкой 6-й армии было не блестящим, так как надо было предвидеть, что неприятель возобновит свои усилия захватить Багдад с помощью более сильных средств, в то время как снабжение турецкой армии при длинных тыловых коммуникациях и недостаточных средствах сообщения, да еще среди враждебно настроенного населения, представляло огромные трудности.

Осенью 1915 г. Джемаль-паша и полковник Кресс-ф.-Крессенштейн встретились в Константинополе для переговоров с главным командованием о дальнейших мероприятиях, связанных с походом против Суэцкого канала, и о необходимых отправках войск и военного имущества. При этом была отмечена важность использования германских подводных лодок на сирийском побережье, и Джемаль-паша просил о назначении в его штаб офицера, который мог бы освещать морские вопросы. Сушон назначил для этой цели бывшего начальника оперативного отдела своего штаба кап. 3 р. Буссе. В середине декабря последний отбыл в 4-ю армию. В первую очередь необходимо было организовать службу наблюдения и связи, вернее, усовершенствовать ее, а также создать возможности ба-

зирования для подводных лодок, прибытия которых ожи
дали со временем. Сирийское побережье не имеет хороши
гаваней, все его гавани—открытые рейды (карта 17). Лоци
не давали достаточно точных указаний; на побережье не
имелось пунктов, которые могли бы служить базами для
подводных лодок. На побережье существовал целый ря
наблюдательных пунктов, укомплектованных турецкими
морскими офицерами и матросами, которые с бо́льши
пониманием и интересом исполняли свои обязанности
нежели это случалось на других береговых пунктах. И для
Буссе не представилось особых трудностей при объезде
этих пунктов разъяснить личному составу новые задания
в первую очередь собирание сведений и передачу их на
германские подводные лодки. Движение неприятельски
кораблей тщательно наблюдалось. В каждом пункте по
бережья, где имелся командир порта, теперь существо
вала возможность в кратчайший срок получить сведени
о противнике. Перед Адалией, Аясом, Александреттой
Триполисом, Суром, Саидом, Аккой, Хайфой ежедневно
производились тральные работы. Таким образом, в тече
ние ближайших месяцев создавалась возможность по
стоянного захода германских подводных лодок в сири
ские береговые пункты. В Бейруте были устроены склад
нефти, а поблизости района операций для наблюдения за
Суэцким каналом организованы новые наблюдательные
пункты. Совместно с командиром экспедиционного отряда
полк. Крессом были рассмотрены все ожидавшиеся при
операции против канала способы противодействия с
стороны неприятеля: высадка десанта, постановка ми
Это совещание имело тем большее значение для ответст
венного сухопутного командира, что у последнего вследст
вие незнакомства с морской обстановкой не имелось на
этот счет ясных представлений.

В начале февраля 1916 г. Буссе получил приказани
отправиться на р. Евфрат для организации судоходств
В Алеппо он встретился с Энвером, который совершал
поездку по Сирии. Тыловая служба турецких 4-й (сири
ской) и 6-й (иракской) армий находилась в беспорядочно
состоянии. Каждая армия имела свое снабжение, и ед
нообразие и согласованность железнодорожного и сух

путного транспорта отсутствовали. Для разрешения этой путаницы Энвер-паша в вопросах постройки и использования водного транспорта непосредственно подчинил турецкого коменданта Евфрата кап. 3 р. Буссе, который получил в свое распоряжение значительные суммы. По соглашению командующего флотом с Энвером, на Буссе было возложено командование уже сформированным германским Иракским отрядом для Тигра и Евфрата, который предполагалось еще усилить. Между командованием флотом и морским министерством в течение последних недель в Константинополе шли совещания по вопросу об улучшении подвоза в Ирак и о посылке германского личного состава для проведения в жизнь намеченного плана.

К концу 1915 г. условия подвоза из Европы значительно улучшились вследствие поражения Сербии и возникновения возможности сквозного железнодорожного движения до Константинополя. Однако, чем дальше от Константинополя, тем условия снабжения ухудшались. Анатолийская ж. д., которая от Конии носила название Багдадской ж. д., имея одну колею и среднюю скорость 15—16 *км* в час, покрывала расстояние в 1 100 *км* до местечка Боганти, расположенного у подножия Таврского хребта, в 3 дня. Здесь приходилось выгружать все грузы, так как железнодорожный туннель в горах не был закончен. Дальнейшая доставка более тяжелых и крупных предметов представляла значительные трудности. Их приходилось везти по горным дорогам на телегах, приспособленных для передвижения по ровному месту с легкими грузами; к телеги впрягались мулы или волы. Пользовались и караванами верблюдов, хотя каждый верблюд мог поднять всего лишь несколько центнеров. Дороги были плохие; большинство из них относилось еще ко времени римского владычества; вдоль гор дороги часто образовывали такие резкие повороты и изломы, что предметы длиной от 8 до 10 *м* уже невозможно было везти. Старые деревянные мосты через многочисленные речки требовали укрепления. После преодоления Таврских высот у Гюлек-Богаса все снова грузили на железную дорогу и везли по ней в течение полусуток вплоть до Мамурэ, у подножья хребта Аманус.

Здесь туннель тоже не был готов, поэтому приходилось повторять ту же процедуру, что и у подножия Тавра. После пересечения хребта Аманус грузы доставлялись в течение 12 часов по железной дороге до Мослемие, близ Алеппо. Отсюда идет ветка Багдадской ж. д на Месопотамию. Расстояние в 129 *км* до Евфрата покрывалось в срок от 6 до 22 час. У Джераблуса через реку ведет железно-дорожный мост. Далее после однодневного переезда грузы достигали окончания железнодорожного пути у Рас-эль-Аина. Начиная отсюда, зиял прорыв в 600 *км* через пу-стыню и степь до Самарры на Тигре. На протяжении по-следних 119 *км* до Багдада опять имелся железнодорож-ный путь.

После освобождения балканского пути германские войска энергично взялись за исправление горных дорог. Прокладывались новые дороги, и грузовые автомобили заменяли телеги и волов, подкреплялись мосты. Обста-новка явно улучшалась, и только постоянные перегрузки представляли еще затруднения и задержки; однако, орга-низованное снабжение совершенно обрывалось, начиная от Рас-эль-Аина. Отсюда и до Моссула и далее до Самарры транспорты подвергались разбойничьим налетам со сто-роны курдов и бедуинов. Арабские племена, ничуть не заботясь о войне, продолжали вести свою обычную раз-бойничью жизнь, и если оба главных племени, Анезе—справа от Евфрата, Шамары—слева, воевали между собой, то они были солидарны, когда речь шла о грабеже остатков турецкого снабжения, избежавших расхищения курдами.

Таким образом, турецкая 6-я армия была почти от-резана от родины. Снабжение, с такими мучительными усилиями прошедшее тысячи километров, исчезало в пу-стыне. Положение было тем более опасным, что добытые разбойниками оружие и боевые припасы не только надолго укрепляли их хищническое существование, но предста-вляли непосредственную военную опасность. Так, на-пример, в Кербела сын главного шерифа (рекомендован-ный с самой плохой стороны командою *Эмдена* и *Аеши*) пытался поднять арабские племена против турок.

Повидимому, не было возможности улучшить условия снабжения между Евфратом и Багдадом по суше; ввиду

того морское командование решило принять меры для обеспечения необходимого снабжения 6-й армии речным путем. Решено было использовать Евфрат в качестве главного пути подвоза. Если бы это удалось, то грузы могли бы доходить до Редвание. Дальнейшие 40 *км* пути до Багдада не представляли уже никаких трудностей. Водный путь имел значительные преимущества. Направлять грузы приходилось только по течению, поэтому, используя силу течения, можно было покрывать бóльшие расстояния, чем при использовании телег или верблюдов. С другой стороны, водный транспорт был в большей безопасности, чем сухопутный. Поэтому в январе 1916 г. на флот была возложена организация евфратской речной флотилии.

Путь по Евфрату начинался от местечка Джераблус, являвшегося одновременно и железнодорожной станцией и моста через Евфрат. Расположение его на берегу реки делало его удобным для судостроения, поскольку железная дорога могла доставлять материал. Со времени постройки железнодорожного пути и моста здесь остались здания мастерских и бараки, которые могли быть использованы. Привезенные из Константинополя инструменты и машины устанавливались в этих помещениях. Здесь же был построен стапель. Лес, необходимый для постройки судов, приходилось срубать в горах. Лесопромышленники ставили доставку в зависимость от немедленной оплаты, которая задерживалась из-за запаздывания затребованных денежных сумм. Прибывший германский корабельный инженер ознакомился с местным речным судостроением. В 30 *км* вверх по течению от Джераблуса, в Биредшике, процветала уже в течение столетий судостроительная промышленность. Изготовлявшиеся здесь суда—«шартуры»,— отличаясь умелым использованием судостроительных материалов и примитивным выполнением, представляли собой своеобразный тип[1]. Материалом служили различные сорта лиственных и хвойных деревьев, как то: ясень, бук, кедр, тополь, произраставшие в данном районе, хотя и не в непосредственной близости от реки. Привозился лес на

[1] См. также приложение в конце книги.

мулах, ввиду чего длина бревен не превышала 2—2,3 *м*, доставка обычно длилась несколько суток. Лишь стволы тополей, растущих повсюду вдоль притоков Евфрата и служивших в качестве главных продольных креплений для придания шартурам жесткости, доставлялись длиною до 4 *м*. Размеры материала обусловливали величину судна. Способ постройки шартуров с древних времен считался удобным, и поэтому курдские турки с их пристрастием к старине точно придерживались формы и способа производства. Постройка судна происходила сравнительно очень быстро. Нарезка дерева требовала мало работы: стволы обрабатывались в том виде, в каком прибывали; случайные неровности выравнивались тем, что доски из одного и того же ствола подгонялись друг к другу. Подгонка внутренних и соединение соседних частей, а также достижение водонепроницаемости стыков путем набивки коротких деревянных дощечек производились на-глаз и с большой быстротой, причем в выполнение не вкладывалось ни внимания, ни аккуратности. Все части соединялись гвоздями. Заделка пазов на шартурах, которые для этой цели переворачивались вверх дном, производилась с помощью тряпок, причем пазы слегка промазывались дегтем. Эту работу выполняли дети. Работой было занято 300 человек, и при этом числе ежедневная производительность равнялась 7—8 ординарным шартурам или 3—4 двойным.

Шартуры представляли собой очень легкие суда, весом 1,2—1,4 *т*; при средней нагрузке грузоподъемность шартура равнялась его утроенному весу. За отсутствием шпангоутов, а также сплошных продольных креплений шартуры обладали большой эластичностью. При посадке на грунт можно было приподнять сидящий на грунте угол шартуры на 10—20 *см*, не изменяя положения других его углов. С другой стороны, посадка на грунт таких судов сильно влияла на их крепость. До тех пор существовал обычай по окончании пути вниз по течению продавать шартуры на-дрова, так как обратный путь при наличии сильного течения был невозможен без буксира. Но совершенно очевидно, что при возраставших требованиях в отношении снабжения доставка дерева для безостановочного производства шартуров должна была натолкнуться на труд

ности. Военной необходимостью являлась поэтому органи-
зация обратной буксировки шартуров вверх по реке с по-
мощью моторных судов, приспособленных к особенностям
русла. Наряду с этим необходимо было строить речные
уда, способные выдержать неограниченное число похо-
ов. Для этого в Джераблусе была организована судострои-
ельная верфь. В Германии были заказаны особые мотор-
ные катера, размеры которых соответствовали строившимся
через хребты Тавра и Аманус тоннелям. Эти катера имели
ыты в тоннелях. Для сбора сведений о совершенно
апущенном фарватере Евфрата, карт которого вовсе не
мелось, каждый немец, следовавший по реке, получал
одробный вопросник, в который должен был заносить
вои наблюдения. Полученная мозаичная картина в связи
рекогносцировкой, произведенной германским морским
фицером, могла служить в качестве первого приближе-
ия к речной лоции.

27 марта 1916 г. из Константинополя по Евфрату отбыли
ервые прибывшие из Германии 3 моторных катера, 2 лих-
ера и 8 *m* топлива; увеличилась соответственно и числен-
ость личного состава на 1 офицера и 11 матросов. Во главе
ефратской речной флотилии был поставлен кап.-лейт.
Мюкке (бывш. старший офицер крейсера *Эмден*, известный
Турции своим смелым переходом через Аравию). Кап. 3 р.
уссе получил задание отправиться к Багдад к фельдмар-
алу ф.-д. Гольцу для получения указаний о количестве
набжения, необходимого для 6-й армии, и установления,
акая часть этого снабжения должна следовать по Евфрату.
лавная задача кап.-лейт. Мюкке состояла в руководстве
троительством речной флотилии. Для этого надо было
ыяснить различные вопросы: 1) имелись ли на реке
частки, на которых невозможно сквозное сообщение,
необходима ли организация перегрузки; 2) каковы были
аибольшие допустимые размеры судов для мелководных
частков и каковы должны быть свойства этих судов;
какие снабженческие базы необходимо организовать
ля удовлетворения требований перегрузки и прочих
ечных условий и каково должно быть их комплектование
ичным составом и снабжение материалами. Кроме того,
риходилось заниматься промером и обвехованием фар-

ватера и составлением упоминавшейся уже речной лоции. Для изучения санитарных условий Евфрата предполагали командировать врача—специалиста по тропикам. Сушон отлично сознавал, что ввиду ограниченной провозоспособности Багдадской ж. д., запоздавшего из-за низкого уровня воды в реке начала работ и полного незнакомства немцев с местными условиями, регулярного водного транспорта нельзя ожидать раньше, как через несколько месяцев. Однако, оказалось возможным, улучшив уже существующие перевозочные средства, несколько наладить снабжение 6-й армии, установить нужную организацию и связаться с турецким начальством. К середине марта 1916 г. строительство шартуров и общая организация настолько подвинулись вперед, что ежедневно на шартуры грузилось 20 *m* грузов. Рост достижений был тесно связан с доставкой строительного материала, а последняя зависела исключительно от денежного вопроса. Во избежание задержек было необходимо дальнейшее денежное снабжение со стороны Средиземноморской дивизии. Турецкое армейское командование доставляло необходимые транспорты и рабочие руки. В его интересах было как можно скорее наладить регулярное сообщение. К середине мая положение значительно окрепло. Доставку материала для постройки шартуров можно было считать обеспеченной. 8 шартуров грузоподъемностью в 7—8 *m* было готово и ежедневно изготовлялось по 1 шартуру грузоподъемностью в 20 *m*. При слабой провозоспособности полевой железной дороги через хребет Аманус этих судов хватало для дальнейшей доставки подвозимого материала. Буксировку шартуров в более широких масштабах можно было организовать только после дальнейшего более точного обследования реки, установки ограждения фарватера и, в случае возможности, доставки судов на буксире вверх по течению. Из Германии прибыло 4 моторных катера, а в Джераблусе строились 3 колесных парохода с кормовыми колесами, из которых первый успешно выполнил пробные испытания в начале сентября 1916 г. Пароходы предназначались для буксировки шартуров вниз по реке и обратной доставки команды последних. Достигнуто этим скорейшее возвращение команды заметно сказалось

а успехе деятельности речной флотилии. Надежда на аличие на берегах Евфрата необходимой нефти не опра-далась. И без того загруженной железнодорожной линии з Константинополя приходилось еще подвозить топливо. середине июня кап. 3 р. Буссе вернулся в Константино-оль и добился посылки небольшой гидрографической пар-и для дальнейшего промера Евфрата и постановки вех. 6-я армия считала необходимым усиление речных боевых редств. Поэтому на плотах, построенных в Джераблусе, ло установлено два 105-*мм* орудия с линейного корабля *регут*; плоты эти можно было, смотря по необходимости, ставлять в нужные места или ставить на якорь у берега. В середине июля положение железнодорожного транс-рта улучшилось очень незначительно. Правда, с труд-стями переброски грузов через хребет Аманус удалось столько справиться, что грузы, накопившиеся у его дножия и подвозимые через Тавр, свободно продвигались льше, но у Тавра затруднения оставались все те же. ть автомобильных колонн были не в состоянии доста-ть снабжение, требовавшееся армиями. Доставку даль-йшего материала для судостроения на Евфрате пришлось еменно приостановить. Около $^1/_3$ ежедневно прибываю-х грузов—в среднем 17 *т*—свободно доставлялось евшимися транспортными средствами.

В июле 1916 г. кап.-лейт. Мюкке прошел на моторном тере при спаде воды вниз по течению до Редвание. Пла-ние прошло без затруднений; обратный путь вверх по ке, вызвавший величайшее изумление среди местного селения, никогда не видевшего судов, двигающихся отив течения, подтвердил мнение о возможности орга-зации регулярного сообщения в любое время года.

Тем временем удалось составить карту большого мас-таба[1], охватывавшую 1 266 *км* течения Евфрата от ераблуса до Редвание, в масштабе 1:25 000, на 32 листах ина каждого листа—1 *м*). При отсутствии необходимых циальных средств пришлось ограничиться лишь воз-но точным кроки реки, что, было, однако, достаточно

[1] Для составления карты из Германии был вызван известный ледователь Малой Азии проф. Тафель.

для безопасности плавания. Во время дальнейшего хода войны действовавшие на Евфрате германские суда плавали без турецких лоцманов, причем плавание обходилось почти без посадок на грунт.

Летом 1915 г. кап.-лейт. Мюкке отбыл в командировку в Берлин для обработки карты реки и составления лоции. К этому времени штаты речной флотилии были сокращены. Осталась только небольшая команда в Джераблусе.

20 августа 1916 г. весь германский Иракский отряд тоже получил приказание о возвращении ввиду плохого состояния здоровья его личного состава, сильно пострадавшего от жары и связанных с нею явлений; многих офицеров и матросов пришлось еще раньше откомандировать по той же причине. К тому же на значительный период флотилия была лишена возможности получать уголь, и боевые при пасы и тем самым германский личный состав обрекался на бездеятельность. В Ираке остался лишь врач-гигиенист, прикомандированный к турецкой 6-й армии.

В район 5-й турецкой армии входили Смирна и мало азиатское побережье. Остров Кестен, расположенный при входе в Смирнский залив, был занят неприятелем и служил базой для кораблей и самолетов. Командующий армией ген. Лиман-ф.-Зандерс просил у морского командования по мощи при перевозке орудий, предназначенных для об стрела острова Кестена. Незаметно для неприятеля уда лось морским путем доставить в течение двух ночей из Смирны в бухту Аспро-Каво[1] австрийскую 150-*мм* гаубицу и два 120-*мм* орудия с прислугой (черт. 3). Сухим путем перевозка была бы невозможна. После установки этих орудий 6 мая в 5 час. англичан взяли под перекрестный огонь с трех сторон, причем удалось уничтожить монитор. Но в связи с тем, что ввиду отсутствия самолетов штаб 5-й армии не мог установить факта очистки неприятеля острова, а в то же время считалось необходимым во что бы то ни стало использовать достигнутый успех,—коман дующий 5-й армией запросил Сушона о присылке морской команды и 8 пулеметов с прислугой. Ввиду этого морской

[1] Небольшая бухта на восточном побережье полуострова Кар Бурун, в заливе Гюльбагг.—Р е д.

командование командировало офицера с 3 унтерофицерами, 12 матросами и 8 пулеметами. Произведенная ими разведка установила, что остров Кестен покинут неприятелем. Монитор, потопленный при обстреле 6 мая, представлял собою груду обломков: очевидно, он был уничтожен внутренним взрывом. По желанию командующего флотом, на острове остался военный гарнизон.

Глава XXII

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ В ПЕРИОД ДО АВГУСТА 1916 г.

Гебен и *Бреслау* в восточной части Черного моря. *Гебен* производит проверку линий внутренних валов. *Бреслау* выходит в море для минных операций. Бой с линейным кораблем *Императрица Мария*. *Бреслау* в опасном положении. Удачный отрыв от противника. Дирижабль *SL-10* над Константинополем. Его гибель. *U-33* у Кавказского побережья. Адм. Колчак назначается командующим русским черноморским флотом. Увеличение числа подводных лодок. *U-38* возвращается в Полу. *UB-45* добивается успеха у Трапезонда. Русская воздушная атака Варны отбита.

Воздушные силы, имевшиеся налицо для производств воздушной разведки перед Босфором, были далеко недо статочны: 2 июля вследствие гибели за последние дн 2 гидросамолетов для разведки оставалось всего 3 гид росамолета. По этой причине большое значение имел базирование на Ямболи (в Болгарии) военного дирижабл *SL-10*. Правда, дирижабль находился в подчинении ар мии, но на основании соглашения Сушона с его командо ром *SL-10* можно было использовать для участия в опе рациях на Черном море. Такими операциями являлись дальняя операция против Севастополя, дальняя разведк для обслуживания кораблей, разведка для обеспечени пароходов-угольщиков. Дальняя разведка на море имел наибольшую ценность для флота, и поэтому было бы рацио нально подчинить гидро-аэродром в Варне морскому ко мандованию, тем более что там находился морской офице и Варна постепенно развивалась в главную базу герман

ских подводных лодок. Однако, гидро-аэродром был подчинен армии Макензена и состоял при стоявшем в Варне германском пехотном батальоне.

На первые числа июля 3-я турецкая армия наметила большое наступление на левом фланге в районе Трапезонда. В качестве поддержки этой операции *Гебену* и *Бреслау* ставилась задача попытаться уничтожить русские транспорты у кавказского побережья и у Керченского пролива. В случае встречи со слабейшими русскими морскими силами надлежало их атаковать. Однако, впоследствии турецкое наступление не состоялось.

3 июля в 1 час *Гебен* вышел в Черное море и соединился с несколько ранее вышедшим *Бреслау* (карта 18). Согласно приказу, 4 июля утром *Гебен* должен был находиться перед Туапсе, а *Бреслау* перед Гаграми. На основании радиограммы, полученной от подводной лодки *U-38* и сообщавшей, что в 65 милях на *NO* от Трапезонда находятся 3 неприятельских линейных корабля и 1 крейсер, командир *Гебена* изменил задачу *Бреслау* и приказал последнему обстрелять Сочи. 4 июля ранним утром *Гебен* направился полным ходом к Туапсе и, следуя с юга, обстрелял с 3 ч. 44 м. до 4 ч. 07 м. с дистанции 4 500—3 200 *м* (25—18 каб.) противоминной артиллерией нефтяные склады, 2 парохода, многочисленные парусники и портовые сооружения; результаты стрельбы были хорошие, что можно было заключить по большим пожарам. По городу не стреляли. Для соединения с *Бреслау* *Гебен* прошел вдоль берега курсом *SO* и обстрелял между 5 ч. 18 м. и 5 ч. 23 м. из 88-*мм* орудий 2 сарая у мыса Лазаревского. В 5 ч. 12 м. показался *Бреслау* и присоединился к *Гебену*. У Сочи *Бреслау* потопил торпедою транспорт вместимостью около 1 500 *т*, загруженный железнодорожными материалами, и артиллерийским огнем—небольшой парусник. *Бреслау* стрелял торпедой ввиду безусловной необходимости избегать нанесения повреждений береговым пунктам неизбежными перелетами. У поста Вардане *Бреслау* артиллерийским огнем уничтожил транспорт *№-55*, бывший английский пароход *Рокклиф (Rockcliff)* (вместимостью около 2 000 *т*).

Командир *Гебена* предполагал, что русские силы, о которых доносила подводная лодка, подойдут с юга, и счи-

тался с бесспорным наличием дредноута в составе этих сил. На основании этого он решил отослать *Бреслау* для истребления торговых судов между Одессой и Севастополем, а поставленную задачу—пересечение Черного моря и попутное уничтожение торговых судов—выполнить самостоятельно. Никаких торговых судов не было встречено. 5 июля радиостанция Османие у Константинополя обнаружила громкие радиопереговоры, которые указывали на присутствие неприятельских эскадренных миноносцев на линии Севастополь—Константинополь[1]. С целью пересечения этой линии возможно дальше к северу *Гебен* решил подходить к Босфору со стороны болгарского побережья. 6 июля в 9 ч. 15 м. *Гебен* получил известие от морского командования о том, что в 30 милях к *N* от Эрегли находится русский дредноут, сопровождаемый эскадренными миноносцами и идущий на восток. Было очевидно, что неприятель намерен отрезать *Гебен* от Босфора и думает это сделать на обычном входном *S*-м курсе. Таким образом, избрание *N*-го курса оказывалось правильным, и *Гебен*, не встретившись с неприятелем, вошел в Босфор 6 июля в 19 час.

Для выполнения своего задания *Бреслау* выдвинулся к северу и оказался к *N* от Змеиного острова (Фидониси). Недостаток угля не позволял ему растянуть операцию на более длительное время. Не встретив неприятеля, он 7 июля также вернулся в Босфор. По возвращении *Гебена* и *Бреслау* встали в ремонт. На *Гебене* производилась про-

---

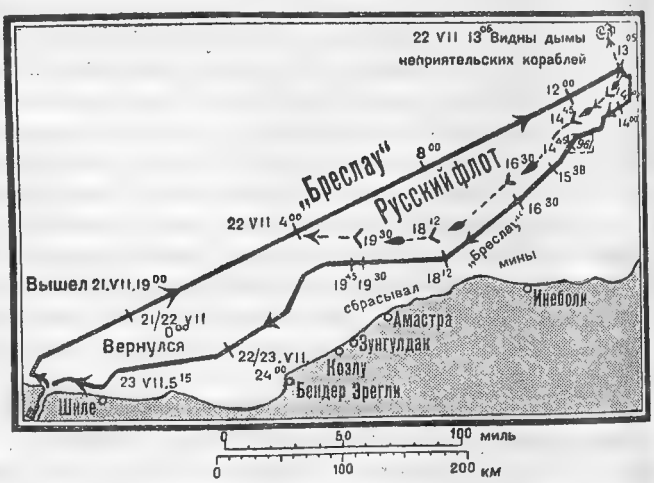
[1] Впервые за войну, отойдя от Босфора к северной части кавказского побережья почти на 500 миль, *Гебен* давал русским при наличии двух дредноутов шансы отрезать себя от Босфора. Накануне выхода неприятеля из пролива русское командование уже знало о готовившемся выходе от агентурной разведки. Однако, к Босфору был выслан лишь линейный корабль *Екатерина*. Только после получения известия о бомбардировке *Гебеном* и *Бреслау* Туапсе и Сочи Эбергард вышел на линейном корабле *Императрица Мария*. Пробыв в море два дня и не встретив противника, Эбергард решил, что последний уже вернулся в Босфор, и, признав дальнейшие поиски излишними, вернулся в Севастополь, отозвав от Босфора и второй дредноут. Вечером того же дня (6 июля) дозорная у пролива лодка сообщила, что *Гебен* только что вошел в Босфор со стороны румелийского побережья. Результатом этой операции была смена адм. Эбергарда.—Р е д.

верка внутренних валов для устранения образовавшейся со временем слабины и устанавливались приборы центральной наводки. Работа над валами производилась, как и в свое время заделка минной пробоины, с помощью кессонов, построенных для этой цели. На готовность кессонов можно было рассчитывать только к сентябрю, и, таким образом, *Гебен* выходил тогда из строя на продолжительный срок. На *Бреслау* надо было заменить один поврежденный турбовентилятор и отремонтировать другой; кроме этого, необходимо было заменить трубки в холодильниках и установить шесть 150-*мм* орудий. Ремонт турбовентилятора имел огромное значение, так как в случае порчи и второго корабль был бы ограничен в скорости хода и значительно уступал бы противнику; это обстоятельство было особенно важно в связи с большой скоростью, развивавшейся русскими дредноутами и эскадренными миноносцами. Предполагалось, что *Бреслау* быстро будет приведен в боевую готовность, тем более что барабаны для 150-*мм* орудий уже прибыли из Германии, а сами орудия ожидались в ближайшем будущем.

В ответ на обстрел кавказского побережья русский флот снова появился у побережья угольного района и близ Босфора. 10 июля русская подводная лодка произвела два неудачных выстрела по возвращавшимся нагруженным угольным транспортам; 11 июля ночью 3 эскадренных миноносца потопили артиллерийским огнем у р. Сакарии небольшой пасажирский пароход. 10 июля в Самсуне эскадренный миноносец обстрелял и зажег находившиеся там суда.

До начала ремонта *Бреслау* было поручено произвести еще одну операцию в восточной части Черного моря. Он должен был поставить мины у Новороссийска и по усмотрению командира заняться потоплением судов у кавказского побережья. *Бреслау* принял 65 мин и вышел в море 21 июля в 19 час. (черт. 19). Командир предполагал пройти к берегу севернее Новороссийска и затем, направляясь на юг, в ночь с 22 на 23 июля поставить мины. 22 июля в 13 ч. 05 м. на левом траверзе *Бреслау* заметил 4 дыма. По пеленгам можно было определить, что это—русские военные корабли, шедшие курсом Севастополь—Трапезонд.

Один из них, повидимому, шел более *S*-м курсом, т. е. за
Бреслау. Чтобы оставить за собой возможность возврат
ного пути, *Бреслау* самым полным ходом перешел на *S*-й,
а затем на *SW*-й курс. В 13 ч. 45 м. в отделившемся н
приятельском корабле был опознан эскадренный миноно
сец типа *Быстрый*. Для обеспечения необходимого угл
обстрела кормовому 150-*мм* орудию и подачи боевого



Черт. 19. Бой *Бреслау* с русским флотом 22 июля 1916 г.

запаса пришлось сбросить за борт 9 мин. С 13 ч. 55 м. до
14 ч. 05 м. эскадренный миноносец, находившийся н
курсовом угле около 60° правого борта, стрелял, причем
залпы его ложились хорошо. *Бреслау* отвечал, ввиду чего
эскадренный миноносец отвернул и вышел из дальности
обстрела. Постепенно к первому эскадренному миноносц
присоединились еще два и построились в строе кильватер
ной колонны на траверзе *Бреслау*, вне дальности выстрело
Несмотря на то, что *Бреслау* имел скорость около 24—2
узлов, четвертый дым, судя по окраске—нефтяной, быстр
приближался. В 14 час. стал виден линейный корабл
типа *Императрица Мария*; дистанция до него достигал
25 *км* (136 каб.). Для уменьшения площади цели командир
в 14 ч. 14 м. приказал отвернуть на *S*; затем *Бреслау* стал
развивать густой дым и приготовился к постановке ды

мовой завесы. В это время русский линейный корабль развернулся и открыл огонь с дистанции 22 *км* (121 каб.). Два первые залпа легли недолетами в 600 и 400 *м* ($3^1/_4$ и $2^1/_4$ каб.), но по целику очень хорошо. *Бреслау* выпустил дымовую завесу, после чего неприятель прекратил огонь. Опасаясь быть прижатым к берегу при следовании S-м курсом, командир под защитой дымовой завесы стал постепенно отворачивать на *SW*. Когда завеса рассеялась, выяснилось, что линейный корабль значительно приблизился; он тотчас же развернулся и в 14 ч. 45 м. снова открыл огонь и сделал четыре залпа, которые легли недолетами в 1 500 и 1 000 *м* ($8^1/_4$ и $5^1/_2$ каб.), но кучно и по целику очень хорошо. *Бреслау* снова выпустил дымовую завесу, чем опять заставил неприятеля приостановить обстрел. Русский линейный корабль, очевидно, имел превосходство в скорости хода и во всяком случае развивал до 25 узлов; ввиду этого обстоятельства, а также принимая во внимание хорошую стрельбу русских, надо было признать положение *Бреслау* критическим. Командир крейсера сообщил в 15 час. по радио командованию:

«Нахожусь квадрат 1961, курс *SW*. *Императрица* обстреливает, сближается, несколько эскадренных миноносцев держатся в соприкосновении, необходима поддержка при входе, крейсер в угрожаемом положении. *Бреслау*»[1].

Командир надеялся, что противник долго не выдержит полного хода. Однако, и *Бреслау* по истечении часа должен был сбавить ход ввиду засорения топок; поэтому командир

[1] Разведка своевременно известила русское командование о намеченном выходе *Бреслау*, и потому вышедшие для встречи с ним *Императрица Мария*, *Кагул* и дивизион миноносцев встретили его прямо по курсу и начали преследование. Попытки миноносцев атаковать его, *Бреслау*, незадолго перед этим переменивший артиллерию, легко отражал, поэтому миноносцам было приказано, держась на траверзе *Бреслау*, вне его обстрела, корректировать огонь линейного корабля. Дымовые завесы сильно помогли *Бреслау*, не давая русскому кораблю пристреляться, к тому же крейсер, выпустив завесу, «вилял», и это несколько уменьшало расстояние до противника. Это, повидимому, и дало его командиру основание считать, что линейный корабль *Императрица Мария* развил ход 25 узлов. Фактически он не превышал (на короткое время) 21 узла.— Ред.

решил, выпуская дымовые завесы, по возможности от тянуть возобновление обстрела противником. Непродол жительность действия дымовых приборов не давала боль ших надежд на уменьшение скорости противника. Каждый раз после рассеивания завесы неприятель вновь открыва огонь. С дистанции 24 *км* (131 каб.) после двух недолето линейный корабль достиг двух накрытий. Осколка снаряда, легшего недолетом в 10 *м*, были тяжело ранены 1 офицер и 3 матроса и легко—3 матроса. Корабль получи лишь незначительные повреждения. В этот критически момент командир *Бреслау* приказал сбросить 8 мин, чтоб противник при дальнейшем преследовании подорвался н них. Одновременно *Бреслау* вновь выпустил дымову завесу. В 15 ч. 52 м. был израсходован последний дымов патрон, но в это время дистанция до противника значи тельно увеличилась. Линейный корабль действительно н смог долго поддерживать такую большую скорость, н постепенное засорение топок на *Бреслау* отражалось и н его скорости хода. В 16 час. положение неприятеля п отношению к *Бреслау*, шедшему курсом 235°, было сле дующее: линейный корабль на курсовом угле право борта 155°, в расстоянии около 25 *км* (136 каб.), головно эскадренный миноносец на правой скуле по пеленгу 31 средний эскадренный миноносец на правой раковине, п пеленгу 340°, оба на дистанции около 19 *км* (104 каб В 16 ч. 20 м. *Бреслау* получил радиограмму от морско командования, сообщавшую, что *Гебен* и 3 эскадренны миноносца скоро выйдут навстречу. В 16 ч. 30 м. хвост вой эскадренный миноносец отвернул влево, повидимом с целью поддержать соприкосновение с *Бреслау* с корм При этом он оказался на некоторое время в обстреле а тиллерии *Бреслау*, ввиду чего по нему было сделано выстрелов из 150-*мм* орудия с дистанции 14 *км* (76 каб Заметив около себя несколько всплесков, эскадренны миноносец отвернул.

Расстояние до Босфора было еще значительное, а с динение с *Гебеном* до наступления темноты—невозможно С наступлением же темноты надо было ожидать ата эскадренных миноносцев противника, причем легко бы принять свои за неприятельские; поэтому в 17 ч. 45

омандир *Бреслау* дал радиограмму, в которой просил, тобы *Гебен* и эскадренные миноносцы не выходили из Босфора, особенно принимая во внимание, что неприятельский линейный корабль уже прекратил огонь вследствие величения дистанции. В 17 ч. 55 м. из-за линейного корабля показался четвертый эскадренный миноносец, который быстро приближался; остальных пока не было идно, но в 18 ч. 30 м. они показались опять. Линейный корабль легко было узнать по дыму. Считаясь с возможностью атак эскадренных миноносцев, для освобождения кормового 150-*мм* орудия и облегчения подачи боевых припасов было сброшено за борт еще 6 мин. Остальные 2 мины сохранялись в качестве весьма ценного оружия. Это было вполне безопасно, принимая во внимание, что германские мины не взрывались от попаданий снарядов.

В 19 ч. 45 м. 3 головных эскадренных миноносца поочередно отвернули и на дистанции 18 *км* (98 каб.) исчезли из виду, в то время как четвертый продолжал держать соприкосновение, находясь на правой раковине. Можно было ожидать, что они готовятся к атаке, а четвертый— доносит об изменениях курса *Бреслау*. Но в надвигавшихся грозовых облаках и этот эскадренный миноносец скрылся из виду на правом траверзе. Ввиду того что все эскадренные миноносцы находились на *N* от *Бреслау*, командир решил с наступлением темноты уклониться *S* и войти в Босфор по восточному фарватеру. Выполнить второе задание хотя бы в меньшем масштабе и зайти в Самсун было невозможно из-за большого расхода угля, утомления машинной команды, работавшей усиленно в течение многих часов, и состояния раненых. 23 июля в 5 ч. 15 м. *Бреслау* под охраной эскадренных миноносцев *Муавенет* и *Гайрет* вошел в Босфор. Помимо хороших артиллерийских достижений нового русского дредноута за этот день особенно проявилась чрезвычайно большая скорость его хода, временами достигавшая 25 узлов. Превосходство над *Бреслау* могло оказаться опасным для последнего, если бы он не имел возможности скрываться за дымовой завесой. Чтобы обеспечить крейсер от подобного положения на будущее время, решено было снабдить его добавочным

нефтяным отоплением для усиления его боевых возможностей, что и было сделано во время ремонта, начавшегося после описанной операции.

23 июля турецкое главное командование запросило о возможности перевозки морем одного или нескольких батальонов в Тиреболи, западнее Трапезонда. Предполагалось доставить войска на восток ночью, на угольных транспортах из Зунгулдака. Но ввиду того что на переход пароходов требовалось 48 час., открытая же часть берега восточнее Синопа регулярно обыскивалась неприятельскими кораблями, а для конвоирования транспортов налицо имелся только *Гебен*, командованию флота пришлось отклонить эту перевозку.

Положение на фронте 3-й турецкой армии еще ухудшилось. 25 июля русскими был занят Эрсингжан, и комендант порта Тиреболи уже готовился к его эвакуации; находившееся там соляровое масло для подводных лодок было отправлено в Керасунду.

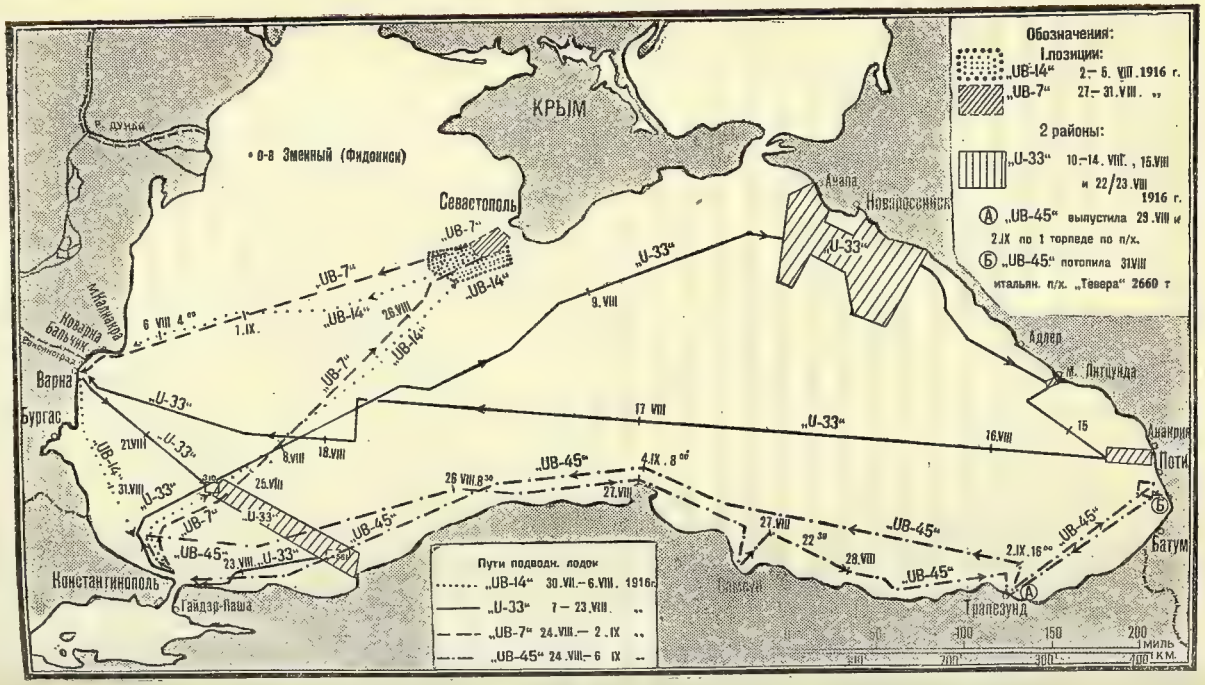
12 июля *UB-7* вышла в Варну, откуда 18 июля вышла на позицию к Севастополю. С 21 по 23 июля подводная лодка наблюдала оживленное движение; кроме тральщиков дважды был виден дредноут *Императрица Мария* с 6 эскадренными миноносцами. Атаковать его не удалось из-за присутствия самолета, сбрасывавшего бомбы на подводную лодку, и из-за внимательного наблюдения эскадренных миноносцев. Почти все подводные лодки, оперировавшие на Черном море, видели неоднократно военные корабли, но ни разу не удалось произвести их успешной атаки.

Как указывалось, на Ямболи[1] базировался германский армейский дирижабль *SL-10*. 15 июля он летал над Константинополем, вызывая удивление среди населения. После ряда разведывательных полетов, проводившихся всегда в тесной связи с морскими силами (в том числе и в отношении радиопеленгования), дирижабль вылетел 28 июля в разведку, из которой не вернулся[2]. 13 августа у входа

[1] Город в Болгарии несколько западнее Бургаса; см. карту 6.—Прим. перев.

[2] Русское командование было предупреждено о готовящемся налете дирижабля на Севастополь, но своевременно узнало о его гибели.—Ред.

в Босфор на европейский берег был прибит бензиновый бак с пропавшего дирижабля. Вероятно, он сделался жертвой местного смерча. Уже 2 августа в Ямболи взамен погибшего прибыл дирижабль *LZ-101*. Командующий флотом и командир дирижабля условились, что ввиду малой исследованности аэрологических условий в районе Черного моря использование дирижабля должно впредь производиться с осторожностью. Однако, было желательно использовать пробные полеты для разведки русских блокирующих сил и для определения заминированных районов перед Босфором. После возвращения *UB-7* с 2 по 5 августа на позиции у Севастополя находилась *UB-14*. На очень большой дистанции она видела 5 августа 2 русских дредноута, повидимому, производивших эволюции (черт. 20). В начале августа после трехмесячного ремонта вступила в строй подводная лодка *U-33*. Она получила приказание следовать для операций в районе Новороссийска и вдоль кавказского побережья, а 15 августа вступить в связь у Анакрии со специальной кавказской миссией, высаженной с подводной лодки *U-38*. По предварительному договору подводной лодке надлежало ожидать у Анакрии световых сигналов с берега (черт. 20). 6 августа *U-33* вышла в море, а 8 августа увидела линейный корабль *Императрица Мария* в сопровождении 2 эскадренных миноносцев. К сожалению, не было никаких возможностей для атаки. У кавказского побережья подводная лодка встретила только груженную дровами шхуну, которая, заметив лодку, выбросилась на берег. В условленное время *U-33* находилась у Анакрии. Еще днем подводная лодка заметила парусное судно типа яхты, переменными курсами крейсеровавшее у побережья. С возвышенности у берегу делались далеко видимые световые сигналы; по этом основании *U-33* приблизилась на 600 *м* ($3^1/_4$ каб.) к берегу. Световые сигналы не повторялись, но парусник продолжал крейсеровать переменными курсами на некотором расстоянии от подводной лодки. И парусник и сигналы показались командиру подозрительными, и в 22 часа после двухчасового ожидания он повернул и под электромотором начал медленно отходить от берега. В 22 ч. 55 м. на расстоянии около 2 *км* (11 каб.), на курсовом угле



Черт. 20. Операции германских подводных лодок на Черном море в августе 1916 г.

около 20° левого борта был замечен корабль. При свете ярких зарниц можно было различить подводную лодку в надводном положении, делавшую сигналы по азбуке Морзе. Из-за темноты подводная атака была невозможна, ввиду чего командир погрузился на 24 *м* (78,7 фут.) и затем взял курс на Варну. 19 августа *U-33* пришла в Варну. Там она получила приказание на обратном пути в Босфор выйти в операцию против главных русских сил, присутствие которых предполагалось в районе квадратов 281 до 310. Помимо неприятельских подводных лодок, атаковать которые было невозможно, *U-33* никого не встретила и 23 августа вошла в Босфор (черт. 20).

Оживленную деятельность русских дредноутов, их хорошее обеспечение против атак подводных лодок и тактику эскадренных миноносцев следует объяснить вступлением в командование черноморским флотом в качестве преемника адм. Эбергарда нового молодого и энергичного командующего, в.-адм. Колчака, назначенного в июле 1916 г. Повидимому, под его влиянием усилилась и деятельность эскадренных миноносцев перед Босфором. 14 и 16 августа у Босфора показались 2 эскадренных миноносца, которые, очевидно, имели задачей выяснение направления морских коммуникаций. Они удалились отчасти вследствие обстрела их с береговых батарей, отчасти вследствие воздушных атак на них. Несколько дней спустя они снова появились перед Босфором, так что пришлось прекратить судоходство. Таким образом, сношения с Зунгулдаком были крайне стеснены, и доставка угля была очень ограничена. Опять сильно чувствовалась недохватка угля. Шахты бурого угля в Беклеме на Черном море поставляли ежедневно всего 20 *т* угля; соответствующей организацией несомненно можно было во много раз увеличить эту добычу. Сооружение полевой железной дороги для доставки этого угля в Золотой Рог было закончено 12 августа, и, таким образом, затруднений с доставкой угля не могло быть ввиду возможности пропускать ежедневно 2 поезда и доставлять 80 *т*. Вследствие недостатка угля командованию флота пришлось временно отказаться от своей доли в угле, прибывавшем из Германии. Ввиду того что дарданельский фарватер был теперь достаточно без-

опасен для входа и выхода подводных лодок, являлось возможным направить на восток подводные лодки, предназначенные для усиления Средиземноморской дивизии. *UB-42*, *UB-44* и *UB-45* вышли 3 августа из Полы в Дарданеллы. *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) 14 августа после благополучного плавания прибыла на пост Херзингштанд и была проведена лоцманом через заграждения; 16 августа подводная лодка встала на якорь в Золотом Роге. *UB-45* (кап.-лейт. Палис) без особых приключений, если не считать встреченной свежей погоды при силе ветра в 9 баллов, прибыла на пост Херзингштанд 10 августа и была также проведена через заграждения; 12 августа она прибыла в Константинополь. *UB-44* (лейт. Вегнер) не достигла места назначения: германский морской атташе в Афинах сообщал, что, по газетным сведениям, 8 августа в 6 милях от Паксоса английский миноносец *368* потопил подводную лодку глубинной бомбой, причем никто не был спасен. Ввиду того что подводная лодка *UB-44* пропала без вести, это сообщение, очевидно, относилось к ней. И позднее судьба этой подводной лодки так и осталась невыясненной.

U-38 (кап.-лейт. Валентинер) вышла 11 августа из Константинополя в Полу и, таким образом, выбыла из состава Средиземноморской дивизии. Свободный ход и выход почти недавно еще полному мин фарватеру были результатом планомерной воздушной разведки и самоотверженной работы дивизии тральщиков дарданельской крепости.

Малая подводная лодка *UB-7* (ст. лейт. Лютиоган) вышла 20 августа для операций в западной части Черного моря. У входа в Босфор она заметила неприятельскую подводную лодку, за которой *UB-7* следила в течение нескольких часов, находясь в подводном положении. 21 августа в 8 ч. 30 м. удалось, наконец, произвести атаку, но, к сожалению, обе выпущенные торпеды не попали в цель. *UB-7* пришлось вернуться для приемки торпед, после чего она снова вышла на позицию у Севастополя (черт. 20). Здесь она держалась с 27 по 31 августа и наблюдала оживленное движение эскадренных миноносцев. 30 августа *UB-7* заметила отряд тральщиков. Намеченная атака самого большого корабля не удалась: с юга показался русский дредноут в сопровождении 4 эскадренных

миноносцев. Атака на дредноут не могла быть произведена, так как подводная лодка при небольшой скорости ее хода не имела возможности сблизиться более чем на 1 100 *м* (6 каб.), а дальность стрельбы ее торпедой не превышала 800 *м* (4,4 каб.). 31 августа *UB-7* подрывными патронами потопила небольшой парусник с грузом соли. Затем *UB-7* пришла в Варну и 2 сентября встала на якорь в Евксинограде.

В тот же день, как и *UB-7*, в море вышла *UB-45* для операций против неприятельского судоходства в восточной части Черного моря (у армянского и кавказского побережий). После захода в Самсун 29 августа подводная лодка на рассвете подошла к трапезондскому рейду (черт. 20). У берега она заметила многочисленные пароходы, стоявшие в несколько рядов на якоре. Командир, считаясь с возможностью наличия мин у такой важной базы, как Трапезонд, оставался в расстоянии 1 мили от пароходов и в 14 час. выпустил торпеду с ножницами. Пароходы, проектируясь один за другим, представляли собой длинную цель. Через 5 мин. после выстрела на подводной лодке был слышен взрыв. Тем временем подошел дозорный эскадренный миноносец, открывший по подводной лодке огонь и сбрасывавший противолодочные бомбы. *UB-45* слышала в продолжение $1^1/_4$ часа много взрывов различной силы. В 15 ч. 55 м. командир решил осмотреться, но безошибочно установить результаты выстрела ему не удалось; затем *UB-45* перенесла район своих операций к Поти. 31 августа она увидела здесь 2 парохода, шедших в Батум. Головной пароход был обстрелян артиллерийским огнем с дистанции от 4 до 1,2 *км* (22—7 каб.); после неудачной попытки скрыться ему пришлось застопорить машины. После спуска шлюпок пароход был потоплен торпедой; он оказался итальянским пароходом *Тевере* (*Tevere*) в 2 660 *т* вместимостью, использовавшимся в качестве русского военного транспорта. Второй пароход ушел в гавань Поти. Наблюдения подводной лодки показали, что в гавани стоят еще и другие пароходы. Ночью они вышли в море, но *UB-45* находилась на позиции, неудобной для атаки. После этого она снова направилась к Трапезонду. 2 сентября обстановка была такая же, как

и 29 августа. В 9 час. подводная лодка снова с большой дистанции выпустила торпеду по группе пароходов; через 4 м. 50 с. был услышан взрыв. Командир заметил только облако дыма, поднявшееся над пароходом. Вследствие появления эскадренного миноносца *UB-45* погрузилась на 40 *м* (131 фут) и отошла от берега; в подводном положении подводная лодка услышала рядом с собой три очень сильных взрыва. Однако, в 9 ч. 49 м. командиру удалось выпустить и последнюю торпеду в группу пароходов. Через 5 мин. был отчетливо слышен взрыв. Наблюдение было невозможным из-за обстрела и сбрасывания бомб эскадренными миноносцами. 6 сентября *UB-45* вернулась в Константинополь.

Для оказания давления на Болгарию в критические дни, предшествовавшие вступлению Румынии в войну, 25 августа к Варне подошла русская эскадра в составе дредноута *Императрица Мария*, легкого крейсера, 2 авиатранспортов, 8 эскадренных миноносцев и 19 гидросамолетов. Однако, на германском морском аэродроме немедленно пробили тревогу, ввиду чего тотчас же после первого сбрасывания бомб русскими гидросамолетами германские гидросамолеты атаковали авиатранспорты, державшиеся в расстоянии 4,5 мили от берега. Три германских гидросамолета за 7 вылетов сбросили 70 бомб, достигнув нескольких попаданий[1]. Это помешало взлету остальных русских самолетов, и русским пришлось прервать атаку, в которой принимало участие только 2 самолета. Германские самолеты, несмотря на энергичный обстрел, вернулись без потерь.

---

[1] Один из германских гидросамолетов, атаковав *Поспешный* в 65 милях от Варны и сбросив серию бомб, достиг двойного попадания—непосредственно в трубу с аварией котла и в палубу (6 убитых и 20 раненых).—Р е д.

РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ

СОБЫТИЯ ОТ ВСТУПЛЕНИЯ РУМЫНИИ В ВОЙНУ ДО СМЕНЫ КОМАНДУЮЩЕГО ФЛОТОМ

Глава XXIII

РУССКИЕ ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПЕРЕД БОСФОРОМ И БОРЬБА С НИМИ СО СТОРОНЫ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ

Румыния вступает в войну. Обещания болгарскому главному командованию и фельдмаршалу Макензену. Вход в Босфор закрыт минами. Заговор в Константинополе. *UB-42* у румынских берегов. Минные заграждения у Варны. Траление мин перед Босфором. Недостаток материалов. Потери. Все новые заграждения. Создание свободного фарватера.

28 августа 1916 г. Румыния примкнула к Антанте. В связи с тесным соприкосновением Румынии с балканскими странами и значением ее черноморских портов и устья Дуная командующему флотом необходимо было обсудить ближайшие задачи флота совместно с главнокомандующим армией Макензеном, руководившим операциями против нового противника, а также с болгарским главным командованием. В связи с тем, что во многие предприятия на румынском побережье были вложены германские капиталы, Сушон считал необходимым щадить нефтяные цистерны, портовые сооружения и маяки, тем более что в течение дальнейшего развития войны они могли пригодиться. На совещание с Макензеном и с болгарским командованием Сушон командировал 29 августа своего

начальника штаба. На этом совещании была выяснена особая ценность Варны как стратегического пункта. Рус ский десант и даже серьезный обстрел ее могли оказаться очень неприятными, поэтому рекомендовалось беречь морские силы для противодействия обеим этим угрозам. Обстрел Констанцы не представлял интереса для коман дования армии. Высадки там русских войск ожидать не приходилось: они могли подойти сухим путем. В силу перечисленных соображений *Гебен* пока не предполага лось использовать. Одновременно выяснилась необхо димость посылки офицера морского генерального штаба в Варну для согласования действий флота с действиями подводных лодок, базировавшихся на Варну; эта необ ходимость подтвердилась несколько дней спустя, когда 7 сентября *UB-7* донесла из Варны, что болгарское мор ское командование приказало ей и болгарской подводной лодке *UB-8* поочередно в течение двух дней нести дозор между Бальчиком, Коварной и Калиакрой. Однако, коман дир *UB-7* отказался исполнить это приказание, заявив, что распоряжения он получает только от командующего Средиземноморской дивизией.

12 сентября в Варну был послан вновь назначенный командир полуфлотилии подводных лодок кап. 3 р. Буссе. Последний получил приказание руководить операциями подводных лодок на правах командира полуфлотилии и на прежних основаниях, принятых командованием фло та и в согласии с командованием армии (Макензеном). в то же время Буссе предписывалось оказывать всяческую поддержку германо-болгарским операциям в Добрудже. Сушон особенно подчеркивал недопустимость подчинения болгарскому морскому командованию. На запрос герман ского верховного командования о целесообразности об стрела германскими кораблями или хотя бы подводными лодками портовых сооружений Констанцы было отве чено в соответствии с изложенными выше соображениями и с указанием, что в случае особых директив верховного командования операция эта будет выполнена. В ожидании утвердительного ответа командование флота привело в готовность *Гебен*, эскадренные миноносцы и подводные лодки. Ответ последовал 5 сентября и гласил, что верхов

ое командование не будет вмешиваться в распоряжения
омандования флота, считая, что обеспечено полное
заимодействие между последним и ген. Макензеном.

Еще до получения этой телеграммы Сушон был вынужден
править 5 сентября в морской генеральный штаб сле-
ующую телеграмму: «Выход из Босфора, повидимому,
крыт неприятельскими минами, фарватер для больших
ораблей еще не протрален. Прошу сообщить верховному
омандованию».

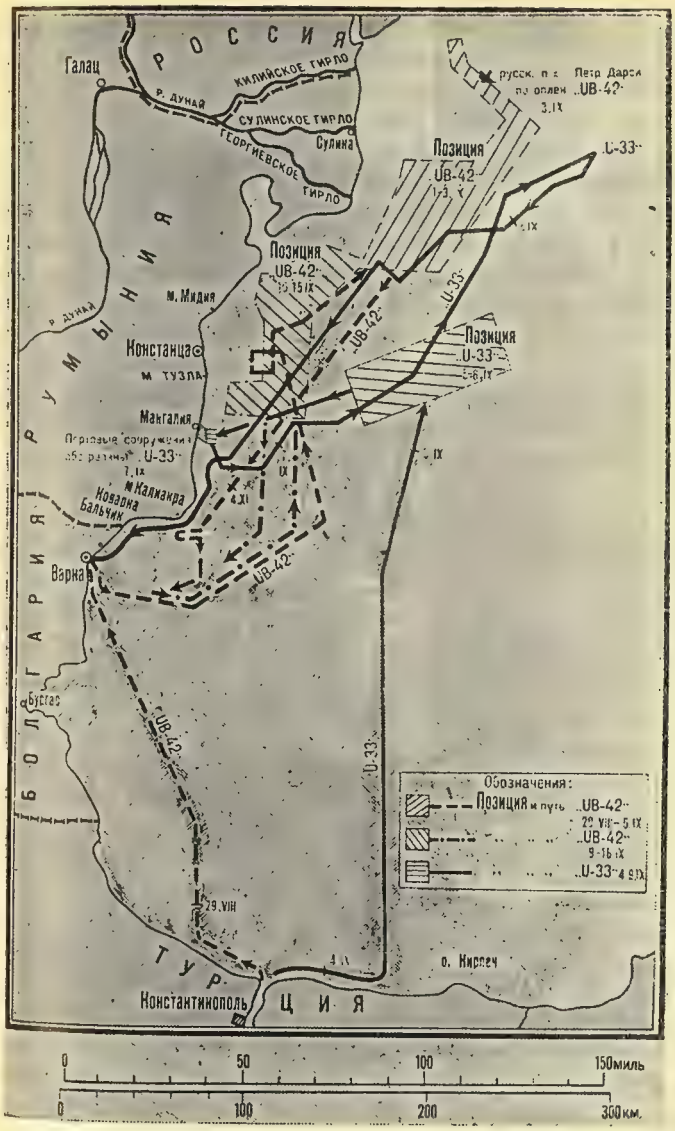
Ко времени объявления войны Румынией перед Бос-
ором были поставлены русскими новые минные загра-
ения; обнаружить их удалось 27 августа, но затем
аление и воздушная разведка показали, что поставлены
ногочисленные заграждения и что русские работали на
новании широко задуманного плана[1]. Противник, оче-
идно, считался с возможностью выхода *Гебена* и *Бреслау*
осле объявления войны Румынией с целью обстрела ру-
инских портов.

В августе 1916 г. в Константинополе был открыт загово-
р, имевший целью свержение правительства и заключе-
ие сепаратного мира с Англией. Патриотическое настрое-
ие заговорщиков было чисто внешнее: главным стре-
ением их являлось достижение власти. Турецкое пра-
ительство приняло крутые меры, главари были повешены,
тальные—надолго лишены свободы. Германский посол
удил эти события с Сушоном для определения единооб-
ной линии поведения обоих при повторении подобных
учаев. Для немцев и для правящих министров главным
еспечением являлся турецкий флот, находившийся под
рманским командованием. *Гебен* и *Бреслау*, как главные
кторы германской политики в Турции, должны были
ть всегда наготове. Посол просил считать эту задачу
я *Гебена* первостепенной и не рисковать им в опера-
ях на Черном море.

[1] По директиве ставки «принять все меры к воспрепятствова-
ю выхода противника в Черное море и прекращению деятель-
сти его подводных лодок» черноморский флот с начала августа
16 г. и по январь 1917 г. выполнил 13 больших постановок загра-
дений с миноносцев и тральщиков у Босфора и в его устье с общим
слом до 2 500 мин.—Р е д.

28 августа *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) получила при
казание выйти в Черное море для операций перед Кон
станцей (черт. 21). В связи с минной опасностью она дер
жалась вплотную к берегу до Кара-Бурну. 30 августа
без особых затруднений она дошла до Варны. У Констанц
движения судов не было обнаружено, так же как и у Су
линского гирла, куда *UB-42* прошла, согласно приказу
из Константинополя (черт. 21). 3 сентября севернее остров
Фидониси при большой, но короткой вследствие малы
глубин волне и ветре силой в 7—8 баллов около полудн
подводная лодка потопила торпедой русский транспор
Петр Дарси (730 *т*), шедший из Одессы в Констанц
6 человек из команды были взяты в плен. 3 сентября *UB-4*
снова пришла в Варну. 4 сентября из Босфора вышл
U-33 (кап.-лейт. Гансер). 7 сентября она обстреляла пор
товые сооружения Мангалии и находившиеся там п
русные суда с 5 ч. 40 м. до 6 ч. 55 м. с дистанции 3 к
(16½ каб.), сделав 186 выстрелов 88-*мм* снарядами с хор
шими результатами. 9 сентября *U-33* встала на якор
в Евксинограде и 11 сентября участвовала пулеметны
огнем в отражении неприятельской воздушной атаки. П
новом походе на север *U-33* потопила 2 рыбачьих пару
ных судна, а команду, взятую в плен, даже включая все
необязанных, отпустила на третьем судне. 22 сентяб
она вернулась в Варну. Выяснилось, что район Кон
станца—Георгиевское гирло неблагоприятен для опер
ций подводных лодок: глубины вдоль берега незначитель
и только очень далеко от берега достигают 20 *м* (11 саж
а транспорты следуют на глубине 10 *м* (5,5 саж.), так ч
атаки здесь невозможны; на глубине 20 *м* (11 саж.) п
ветрах наблюдалось неправильное волнение, затрудня
шее управление горизонтальными рулями; кроме тог
на расстоянии 15 миль от берега встречались рыболовны
сети, а карты в отношении глубин имели неточност
так что при пользовании ими можно было ожидать н
приятных сюрпризов.

UB-42 вышла из Варны в море на период с 9 по 16 се
тября. 14 сентября она произвела неудачную атаку н
транспорт. 27 сентября она вышла в операцию к Змеино
острову (Фидониси). В районе операций она потопила по



Черт. 21. Операции *UB-42* и *U-33* у побережья Румынии с конца августа до середины сентября 1916 г.

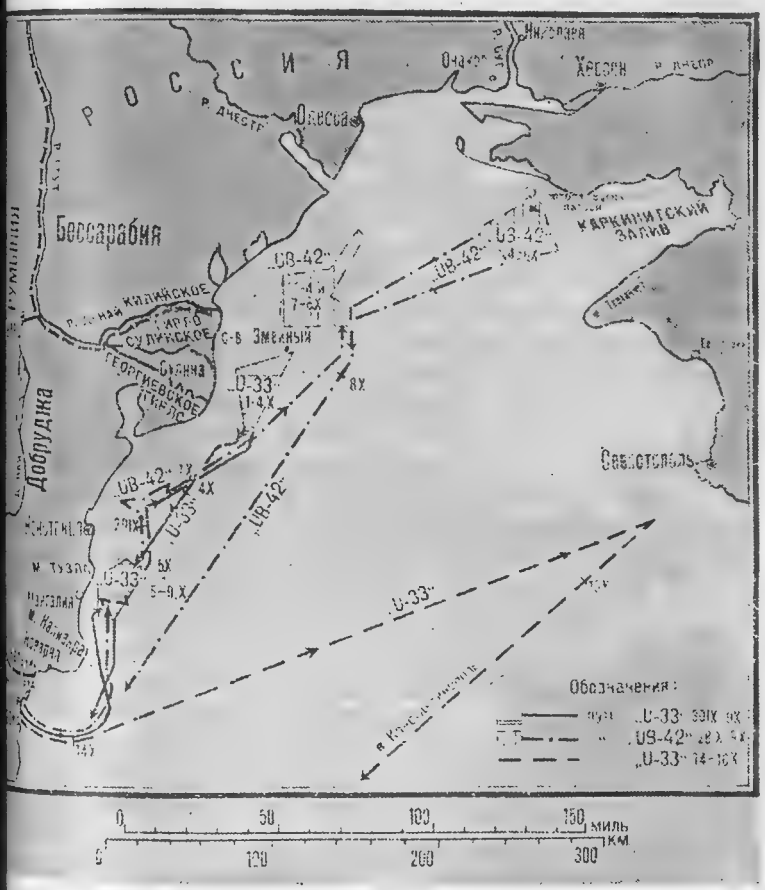
рывными патронами парусник с грузом соли; других слу
чаев для атаки не представилось, и 9 октября *UB-42*
вернулась в Варну (черт. 22).

Русские заградили минами также и северный вход
в Варну[1]. Один болгарский миноносец подорвался на мине
и затонул, другой отделался повреждением винта. Един
ственный болгарский спасательный пароход при попытке
поднять затонувший миноносец сам погиб на мине. Очень
слабо налаженное в болгарском флоте тральное дело
совершенно заглохло после смерти заведующего тральным
делом, особенно выдающегося болгарского специалиста,
погибшего при подъеме русской мины. Болгарское мор
ское командование вынуждено было объявить, что не
имеет средств в своем распоряжении для траления. Поэтому
германское морское командование, получив 19 сентября
соответствующую просьбу болгарского командования, взя
ло траление в свои руки. Прежде всего пришлось заняться
тралением северного подхода к Варне, особенно необхо
димого для быстрого выхода подводных лодок при появле
нии неприятельских кораблей. Но в данный момент Кон
стантинополь не мог предоставить ни одного тральщика.
Для траления там пользовались эскадренными миноносц
цами, которые по своей осадке подходили для этой цели
еще меньше, нежели болгарские. Поэтому в конце сен
тября прибывшие из Германии тралы были установлены
в Варне на двух небольших пароходах; но ввиду не
вполне удачных испытаний этих пароходов для траления
северного подхода были временно предоставлены из Кон
стантинополя две турецкие моторные канонерские лодки,
прибывшие в Варну 11 октября. Они в первую очередь
использовались для вывода подводных лодок через опас
ный район.

Непрерывная заградительная деятельность русских гро
зила совсем прекратить судоходство. На совещании на
чальника штаба флота с комендантом Босфора 12 сентября
было решено создать прежде всего протраленный восточ
ный выход из Босфора, который намечалось держать в даль

[1] По той же директиве, в целях противодействия операциям
подводных лодок, в октябре и декабре у Варны были трижды постав
лены заграждения с общим числом до 600 мин.—Р е д.

йшем под систематическим наблюдением тральщиков самолетов. Тральное дело страдало от отсутствия необходимых материалов, недостатка топлива—угля для ми-



0 50 100 150 миль
0 100 200 300 км

ст. 22. Операции *UB-42* и *U-33* у побережья Румынии с конца сентября до середины октября 1916 г.

носцев и бензина для моторных канонерских лодок. ужба на тральщике требовала особого самопожертвования, а также известной изобретательности, чтобы, действуя со скудно оборудованной материальной частью, биваться успешной работы.

Новые заграждения, поставленные русскими, были обнаружены вследствие гибели севернее Ададжиклара парусника с углем (вместимостью около 1 000 *т*), шедшего на буксире парохода. В тот же день самолет обнаружил по обе стороны от погибшего парусника длинную линию мин в направлении *N*—*S*. На следующий день были обнаружены 3 больших зигзагообразных заграждения у Кара-Бурну и отдельные мины у Кара-Бурну. Шедший из Шиле парусник, несмотря на предупреждение, попал на мины у Ададжиклара и, подорвавшись, затонул. 28 августа крепостная дивизия тральщиков, состоявшая из двух тральщиков, приступила к тралению мин у Ададжиклара. В последующие дни обнаруживались все новые заграждения. С береговых наблюдательных пунктов ночью были замечены вплотную к берегу эскадренные миноносцы, которые, очевидно, ставили мины. В 1 000 *м* (5½ каб.) на *N* от маяка Румели, прямо перед Босфором, было обнаружено заграждение с очень малыми интервалами между минами, а западнее Килии—обширный заграждённый район из трех линий мин, простиравшийся в направлении на *NO* от берега и примыкавший к старым минным заграждениям севернее Босфора. Два тральщика совершенно не справлялись с поддержанием протраленных фарватеров у Босфора. Необходимо было привлечь несколько пар миноносцев. 2 сентября пришлось вернуть пару старых миноносцев, накануне откомандированных для тральных работ в Дарданеллы, ввиду того что за этот промежуток времени выяснилась полная закупорка Босфора минами.

7 сентября этой паре миноносцев были приданы вторая пара и гидрографическое судно для обвехования фарватера. Таким образом, тралением занимались теперь 3 пары тральщиков, а именно: пара старых канонерских лодок босфорской дивизии тральщиков, 2 пары малых миноносцев и судно, ставившее вехи. Прежде всего приходилось протралить фарватер для небольших судов и угольщиков, чтобы восстановить сообщение с Черным морем, столь важное для снабжения Константинополя. Было решено сперва протралить фарватер на *Ost*; предполагалось протралить широкий проход вплотную к берегу

Для этого вытраливались заграждения у самого Босфора и мины у Ададжиклара между берегом и затонувшим парусником. У Галара-Бурну была протралена у берега полоса шириной в 1 000 *м* (5½ каб.). Около Кара-Бурну было замечено очень много мин вплотную к берегу; поэтому кораблям предписывалось огибать этот мыс в расстоянии 3 миль от берега и затем снова приближаться к последнему. Эта дуга была тщательно обследована и найдена свободной от мин.

Работы затруднялись недостаточностью средств. Четыре минноносца не являлись настоящими тральщиками и не имели надлежащего оборудования. Тралом служил простой стальной трос, который прихватывался к основанию торпедного аппарата и выбирался вручную. В течение первых недель были затралены только русские ударные мины, которые взрывались уже при прикосновении трала. Каждая пара тральщиков действовала самостоятельно. Для отметки протраленной полосы каждый тральщик должен был иметь запас вех, но последних в наличии не имелось вовсе, а когда они были доставлены, оказалось, что нет буйрепов. При больших глубинах Черного моря тральные вехи должны были иметь буйреп длиной в 80 *м* (43½ саж.). Но в Константинополе нельзя было найти такого количества подходящего троса. Каждый район приходилось тралить по 3—4 раза, чтобы с некоторой уверенностью объявить его свободным от мин. Свойство русских ударных мин взрываться от удара трала первоначально облегчало траление. Но в минах, простоявших несколько недель, механизм действовал уже менее свободно. Во всяком случае мины не всегда взрывались в трале. Приходилось, захватив тралом две или несколько мин, затем поворотами тральщиков заставить их биться друг о друга и взрываться от ударов. Часто при этом трал разрывался, и его приходилось сплеснивать. Множество сплесней мешало скольжению мины по тралу. Описанный прием был неприменим в тех случаях, когда мины ставились на разное углубление; в этом случае мины с меньшим углублением тащились за другими на своих более длинных минрепах. Когда позднее было найдено много гальваноударных мин, разрывы в трале происходили только при затраливании нескольких

мин сразу, взрывавшихся от ударов друг о друга. Дел
лись попытки обрыва минрепов с полного хода; тог
мины всплывали на поверхность, и их расстреливали
ружей. Но обрыв новых, очень гибких и хорошо смаза
ных минрепов удавался редко. Приходилось выходи
на малые глубины, там выбирать трал и расстрелива
всплывшую на поверхность мину. Часто мины взрывал
при расстреле, часто тонули, не взрываясь; ударные ми
взрывались часто при погружении, касаясь о грунт.

Трудность заключалась еще и в том, что в заграждени
среди мин, поставленных с нормальным углублением, встр
чались мины, поставленные непосредственно у поверхн
сти воды. В первые дни тральных работ, когда еще ни
не знал, где находятся мины и как они расположен
тральщики наблюдали, как небольшие парусники подр
вались на минах и взлетали на воздух. Часто, особен
после сильного волнения, находили мины, расположе
ные у самой поверхности воды, так что по ним можно бы
определить расположение минного поля или заграждени
Ввиду того что осадка миноносцев была большей, неже
у парусников, эти мины представляли для них серьезн
опасность. Так, 13 сентября миноносец *Кютахья* (*Kütach*
подорвался на мине севернее Кара-Бурну (восточно
кормовая часть его сильно пострадала, один матрос б
убит, один—ранен; миноносец был удержан на пла
двумя другими. Попытка буксировать его до гавани,
удалась, так как сильно изношенные тросы не выд
жали. Прежде чем успели подвести под него якорные це
миноносец затонул, вследствие того что переборка в
шинном отделении не выдержала. В течение сентяб
было уничтожено 157 мин.

14 сентября тральщики сделали попытку определ
протяжение заграждений или минных полей северн
Босфора и, если возможно, протралить здесь прох
В 4—5 милях на *N* от маяков были найдены большие
граждения и уничтожено 18 мин. Мысль о проходе
N приходилось временно отложить, так как его п
шлось бы отметить вехами на протяжении 10 миль от
рега, что сделало бы протраленную полосу извест
неприятелю, которому было бы нетрудно снова загради

е минами или поставить подводные лодки на позиции
входа. Фарватер, оборудованный створами без постанов-
вех, не мог бы дать надежных результатов, принимая
внимание плохое состояние компасов и неточность
арт. Единственной наличной картой являлась генераль-
ая карта Черного моря, на которой 1 миля равнялась
–3 *мм*. Более удобные для пользования карты были
готовлены позднее, в один из периодов затишья.

15 сентября предполагалось прибытие из Зунгулдака
ервого угольного транспорта *Патмос*. Два эскадренных
иноносца ожидали его на рассвете в четырех милях на
от Кара-Бурну. Когда рассвело, они увидели, что
ароход выбросился на берег. Оказалось, что ночью, спа-
аясь от неприятельских эскадренных миноносцев, он
риблизился к берегу, подорвался на мине и выбросился
а берег. Минный взрыв произошел в носовой части.
озднее пароход был снят и отведен в док. Для этого
ришлось вытралить мины в том районе и очистить фар-
атер от Кара-Бурну вплотную к берегу. Для этой цели
ыли использованы 2 прибывших из Германии моторных
атера из состава босфорской дивизии тральщиков. Вы-
нилось, что минное заграждение отстояло на 100 *м*
/2 каб.) от берега и мины были установлены со столь
алым углублением, что на зыби они появлялись на по-
рхности воды. В четырех милях на *N* от Кара-Бурну
иноносцы нашли обширные заграждения, целый загра-
денный район, и к тому же там, где при тралении нака-
не ничего не нашли. Очевидно, мины были поставлены
кадренными миноносцами, замеченными *Патмосом*, или
е подводными лодками. Может быть, неприятельские
дводные лодки проследили работу тральщиков, а вечером
ошли в связь с эскадренными миноносцами. И позднее
ого замечалось, что новые заграждения поставлены
к раз там, где тральщики работали несколько дней
ду назад.

Из-за полной неуверенности в фарватере подводные лод-
, находившиеся в Варне, получили приказание временно
входить в Босфор; командиры всех черноморских пор-
получили извещение, что вход в Босфор невозможен
же для небольших судов.

Русская заградительная деятельность летом 1916 являлась большим достижением русского флота. Непри тель поставил около 1 800—2 000 мин. Для этого тре валось немало ночей, так как к берегу можно было п ближаться только ночью. Их заграждения доходи непосредственно до берега, они ставили новые мины вп ную к ранее поставленным, и надо было удивлять с каким искусством и уверенностью они избегали сво мин, поставленных на малое углубление. Русские все ориентировались, повидимому, по спасательным ст циям.

Мины, стоявшие вокруг *Патмоса*, были вытрале а пароход разгружен. При этом канонерская лодка *латия*, входившая в состав босфорского дивизиона тра щиков, 17 сентября подорвалась на мине; вся ее кормов часть с рулем и винтами была оторвана, и вплоть до пе борок машинного отделения все разрушено. Только б годаря тому, что эта переборка не сдала, канонерск лодку удалось отвести в док. В последующие дни пе Босфором был протрален район радиусом в 5 миль, что создать возможность свободного входа и выхода сво подводным лодкам.

N-е заграждение подводным лодкам надлежало п ходить на большой глубине. 21 сентября в одной м на *W* от Киссир-Кая было обнаружено новое заражде ветви которого шли от *NO* до *NW*. Здесь было вытрало 18 мин; точка излома заграждения находилась л в 200 *м* (1 каб.) от берега. В тот же день *Патмос* б снят и на утро с грузом в 2 000 *т* угля через протрален фарватер доставлен в Босфор. Заграждения к восто от Босфора, повидимому, были поставлены перпен кулярно к берегу, в направлении *N—S* и с севера замы лись двойным заграждением в несколько линий с направлением *Ost—W*.

Гибель миноносца *Кютахья*, канонерской лодки *латия* и многих парусников особенно указывала на оп ность мин с малым углублением.

Протралить фарватер можно было только при тих погоде моторными тральщиками. Во всяком случае, тральщикам приходилось прежде всего тралить ми

оставленные у самой поверхности воды, принимая во нимание, что выход из строя многих тральщиков вынудал к крайней экономии средств. Делались попытки ерва протралить фарватер на *Ost* вплотную к берегу, к как здесь еще не были замечены мины с малым углублением и не взорвался еще ни один парусник. Южная ть тройного заграждения у Килии была протралена 1 000 *м* (5½ каб.) от берега, и свободный от мин фарватер отмечен пустыми корпусами мин; ввиду сравнительно небольшой величины этих корпусов и того обстоятельства, что они стояли близко друг от друга, можно ло рассчитывать, что неприятель их не заметит. Таким же особом было вытралено заграждение у Киссир-Кая на 000 *м* (5½ каб.) от берега и отмечено буями. С 23 по 25 нтября дул сильный *NO*-й шторм с волною и зыбью. ральщики не могли выйти в море. Но эти дни плохой поды оказались очень полезными. Все мины, поставленные на малое углубление, появлялись на поверхности ды в момент своего нахождения у подошвы волны. Через дня все эти мины были оборваны и выброшены на берег, е они и взрывались вследствие прибоя. Наблюдательный ст Кара-Бурну (восточный) в одну из штормовых ночей считал 55 взрывов. С наступлением хорошей погоды сле исчезновения мин с малым углублением можно ло свободно тралить восточный фарватер. У Кара-рну и восточнее было вытралено большое количество ин.

Закупорку Босфора русский флот использовал для ераций против различных портов восточнее Босфора. сентября дредноут и 2 эскадренных миноносца обстреляли на рассвете Килию (Шиле) и Эрегли. Они потопили сколько небольших пароходов. Самолет, вылетевший Зунгулдака, сбросил 10 бомб по русским кораблям, которых 2 попали в кормовую часть линейного корабля.

23 сентября комендант Босфора мог доложить, что рватер до мыса Кара-Бурну (западного) вплотную берегу протралён; 27 сентября весь *W*-й вход стал доступен и для больших кораблей, а *Ost*-й вход стал тоже свободен для больших судов. Было уничтожено всего 300

мин. Вход в Босфор был снова разрешен. В связи с эти
стоявший в Зунгулдаке угольный пароход *Керасун* (*Ке*
sun) получил приказание итти в Константинополь. 2 ок
тября он благополучно прибыл к месту назначения. Э
был первый пароход, пришедший со времени больш
закупорки Босфора минами. Однако, угольный транспор
Ирмингард, вышедший в тот же день и шедший тем ж
курсом, что и *Керасун*, подорвался на мине. Несмотр
на все усилия, его не удалось удержать на плаву. Посл
двукратного попадания торпедою с неприятельской по
водной лодки он был потерян окончательно.

Глава XXIV

РОСТ НЕХВАТКИ УГЛЯ. ГИБЕЛЬ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Пароход *Родосто* захвачен русскими. Нехватка угля все растет. Решительный режим экономии. Ложные представления о возможностях применения подводных лодок. *U-33* перед дунайскими гирлами. Гибель *UB-7*, *UB-42* и *UB-46* у румынских берегов. Гибель эскадренного миноносца *Гайрет*. Командующий флотом у Макензена. *UB-45* погибает на мине у Варны. *UC-15* пропала без вести. Штормовой поход *UB-14*. *UB-46* погибает на мине перед Босфором. Русские обстреливают Константцу. Гибель двух турецких моторных канонерских лодок. Прибытие *UC-23*. Обстановка к концу 1916 г.

После сентябрьских операций русские эскадренные миноносцы и подводные лодки продолжали энергичную ятельность по обстрелу турецких портов. 6 октября 16 г. 3 эскадренных миноносца обстреляли Самсун и ничтожили все небольшие парусные суда, как стоявшие авани, так и вытащенные на берег. Так же действовали адренные миноносцы и у Синопа; кроме того, поступало ого донесений о появлении неприятельских подводных док. При таких неблагоприятных для транспорта угля овиях захват парохода *Родосто* 12 октября на пути Зунгулдак являлся тяжелой потерей. Пароход был ружен 88-*мм* орудием и укомплектован орудийной слугой с *Бреслау*[1]; командный состав и остальная

[1] *Родосто* был вооружен двумя орудиями—на носу и корме. рое орудие было турецкое меньшего калибра.—Р е д.

часть экипажа были вольнонаемными. Пароход полу
чил приказание держаться вплотную к берегу. Но капита
парохода не исполнил этого приказания, поэтому он и бы
обнаружен русской подводной лодкой *Тюлень*, держав
шейся между берегом и пароходом. Во время артиллерий
ского боя между подводной лодкой и *Родосто* последни
мог отвечать на огонь противника, только увидев вспышк
его выстрелов. Для подводной же лодки пароход пред
ставлял хорошую цель. Вместо того чтобы направиться
к берегу, *Родосто* дал подводной лодке возможность от
теснить себя в море. На мостике парохода начался пожар
после чего команда покинула его. Часть команды, сред
них 8 раненых, достигла берега. Подводная лодка захва
тила в плен капитана и несколько человек команды, в то
числе орудийную прислугу, и, потушив пожар, увел
пароход в качестве ценного приза в Севастополь.

С потерей этого парохода и без того скудный наличны
тоннаж еще уменьшился. С выходом из строя трех угол
ных пароходов: *Патмоса*, *Ирмингарда* и *Родосто* подво
угля из Зунгулдака почти совсем прекращался. Скудны
средства Турции постепенно таяли, ввиду чего опять на
чинали расти малодушные настроения; лишь благода
постоянной бодрости и энергии Сушона удавалось с ни
бороться и поддерживать все необходимые военные мер
приятия. Приходилось считаться с тем обстоятельство
что Турция теперь почти исключительно зависела от под
воза угля из Германии. Турецкое главное командовани
рассчитывало, что при величайшей экономии и надлежа
щей разработке залежей бурого угля с добавлением угл
прибывающего из Германии, топлива должно было хва
тить на потребности необходимых производств. Из Ге
мании ежемесячно прибывало около 14 000 *т*. К середин
октября флот имел остаток в 2 000 *т* английского угл
Попытки доставлять уголь из Зунгулдака на небольш
парусниках—«магонах»—не могли иметь успеха: то, ч
получалось таким путем, было каплей в море. Для фло
недостаток угля становился тягостней с каждой недел
Для обеспечения угольного запаса на самый крайний сл
чай Сушон был вынужден итти на самые решительные мер
Даже для учебных целей *Гебен* и *Бреслау* и флотил

скадренных миноносцев не смели разводить паров. Сообщение на пароходе между стоянкой кораблей в Стении и Золотым Рогом и пользование паровыми катерами были ограничены, эскадренные миноносцы имели право разводить пары каждый раз только с особого разрешения командования флотом. Об операциях в ближайшие месяцы нечего было и думать.

Долю командования проливами, получавшего ежемесячно 700—800 *m*, пришлось сократить до 350 *m*; поэтому плавание перед Босфором становилось почти невозможным. Лучше в отношении нефти вопрос обстоял хорошо, особенно после перехода Константы в руки союзников Германии, и операции подводных лодок были обеспечены.

Однако, операции подводных лодок затруднялись целым рядом других обстоятельств: операционной базой служила Варна, ремонт же мог производиться только в Константинополе; ремонтные работы часто задерживались из-за трудности доставки новых частей из Германии. Работы на подводных лодках производились германскими квалифицированными рабочими под руководством германских корабельных инженеров.

Германские моряки оборудовали для экипажей подводных лодок специальное здание на территории турецкого морского арсенала в Золотом Роге, где подводники могли отдыхать после утомительных переходов.

В армейских кругах и среди союзников Германии создалось относительно возможности использования подводных лодок неправильное представление, с которым адмиралтейству и командиру полуфлотилии было нелегко бороться. Германское и болгарское главное командование было заметно разочаровано: с одной стороны, успехи подводных лодок на румынском театре казались им недостаточными, с другой—подвоз больших масс неприятельских войск продолжался в направлении на Констанцу и в устье Дуная.

Малые глубины перед устьем Дуная сильно затрудняли незаметный подход подводной лодки на дистанцию торпедного выстрела, не говоря уже об операциях в мелководных районах, которые нужно было считать вообще невозможными ввиду того, что малые глубины не поз-

воляли избегать противолодочных средств противника. Командиры подводных лодок считали возможным производить атаки лишь при глубинах не менее 15 *м* (49 фут.). Поэтому запереть подходы к Констанце и к устью Дуная можно было только с помощью постановки мин. Для этой цели в распоряжении командования имелась только *UC-15*, находившаяся как раз в длительном ремонте до середины октября. Оставалась только возможность занятия подводными лодками позиций на подходах к Констанце. Операции в восточной части Черного моря необходимо было прекратить ввиду того, что успехи в западной части имели в данный момент большее значение. Такое же мнение высказал и морской генеральный штаб германскому верховному командованию.

Для усиления флотилии подводных лодок в Черном море 23 сентября из Полы вышла *UB-46* (кап.-лейт. Бауер). 2 октября лодка встретила в Эгейском море английский пароход *Хэнтсфол* (*Huntsfall*) (бывший пароход германо-австралийской линии *Гослар*, вместимостью в 3 442 рег. тонн бр.), вооруженный 120-*мм* орудием, с грузом в 6 000 *т* овса, шедший из Марселя в Салоники. *UB-46* потопила пароход торпедой и взяла капитана в плен. 6 октября она прибыла на пост Херзингштанд, 7 октября лодка благополучно вошла в Дарданеллы и вечером встала на якорь в Константинополе.

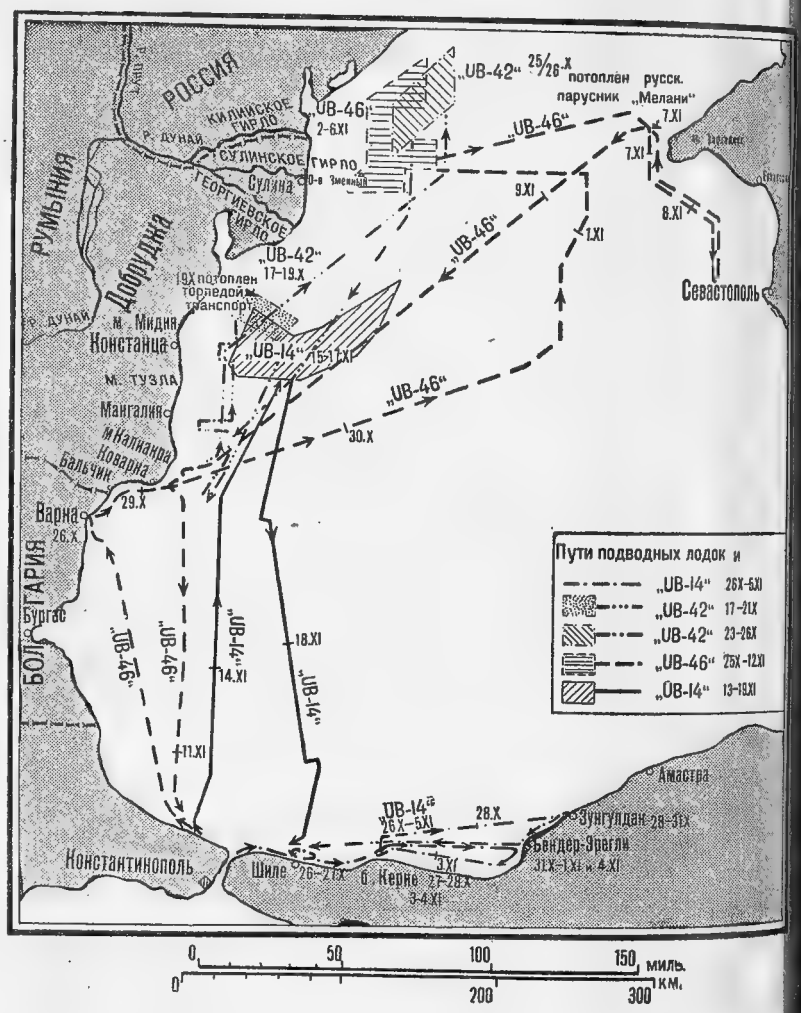
U-33 с 30 сентября по 9 октября находилась в операции у Сулинского гирла и у побережья Добруджи (черт. 22). Она безуспешно крейсеровала у Змеиного острова (Фидониси); у побережья были замечены только русские эскадренные миноносцы. Атака в подводном положении являлась невозможной из-за малых глубин. 5 октября 2 германских гидросамолета из Варны опустились на воду близ подводной лодки и сообщили, что видели южнее Констанцы 2 транспорта. При взлете у одного из самолетов сломался поплавок, ввиду чего он вынужден был подать сигнал о бедствии. Приближение двух неприятельских самолетов заставило подводную лодку взять летчиков на борт, а поврежденный самолет уничтожить. За время операции *U-33* обменивалась с неприятельскими дозорными кораблями и эскадренными миноносцами без

результатным артиллерийским огнем. Однако, присутствие подводной лодки неоднократно вынуждало неприятельские эскадренные миноносцы отказываться от обстрела побережья. После захода в Варну *U-33* вернулась 16 октября в Константинополь. Здесь был произведен необходимый ремонт, и 15 ноября *U-33* вышла через Дарданеллы для возвращения в Средиземное море.

UB-7 вышла 27 сентября из Варны для операций против Севастополя. Она не вернулась из этого похода. Это была первая гибель подводной лодки, подчиненной Средиземноморской дивизии. Согласно показаниям русского летчика, взятого в плен в июне 1917 г., русский гидросамолет потопил у Херсонесского маяка неприятельскую подводную лодку; очевидно, это и была пропавшая без вести *UB-7* (см. черт. 24)[1]. На ней погибли командир, 14 чел. команды и флагманский радиотелеграфный офицер флота, временно командированный на подводную лодку в качестве вахтенного начальника.

16 октября из Варны вышла *UB-42* для операций у мыса Мидия, затем для появления ко времени начала наступления сухопутных войск у Тузлы и, наконец, для операций на коммуникациях мыс Мидия—Севастополь (черт. 23). 19 октября на рассвете подводная лодка увидела транспорт (вместимостью около 3 000 *т*), вооруженный орудием на корме. Лодка, будучи в надводном положении, выпустила 2 торпеды, из которых одна попала в транспорт за грот-мачтой. После попадания пароход погрузился кормой, а нос его поднялся из воды. Желая его потопить, командир решил выпустить в него с близкой дистанции третью торпеду, принятую в Варне. Для зарядки аппарата *UB-42* погрузилась и затем с дистанции 250 *м* (1½ каб.) произвела выстрел. Попадания не было замечено. По ошибке носовой перископ не был вполне убран. Чтобы уклониться от последней торпеды, описывавшей циркуляции, подводной лодке пришлось пройти под пароходом, причем она погнула свой носовой перископ под прямым углом (в расстоянии ½ *м* от верхней его оконечности).

[1] По русским архивным материалам эта версия не подтверждается. Больше вероятия, что лодка погибла на мине.—Р е д.



Черт. 23. Операции германских подводных лодок на Черном мор с середины октября до конца ноября 1916 г.

Операцию пришлось прервать для замены перископа, что и было выполнено в Варне с 20 по 22 октября, а 23 ок тября подводная лодка снова вышла в море, на этот раз имея на борту только одну торпеду, так как в Варне запаса торпед не оказалось. Командир вполне сознавал, что

при столь скудном вооружении рассчитывать на успех не приходится; однако, подводных лодок, готовых к выходу, в тот момент не имелось, а появление хотя бы одной лодки могло оказаться полезным. К востоку от Змеиного острова (Фидониси) никаких кораблей не было замечено, и 28 октября *UB-42* вернулась в Варну.

23 октября Констанца была занята войсками центральных держав. Присутствие подводных лодок у румынских берегов и потопление ими нескольких пароходов несомненно способствовало тому, что русские морские силы воздерживались от действительного участия в поддержке отходящей армии при обороне Констанцы. Командование армией (Макензена) затребовало 29 октября у командования флотом назначения капитана над военным портом из германского личного состава. Ввиду этого 28 октября в Варну прибыли на эскадренном миноносце *Ташос* офицер и 10 чел. команды; из Варны они направились в Констанцу.

26 октября в Варну прибыла *UB-46*; из Варны она вышла 29 октября для операций между Севастополем и устьем Дуная (черт. 23). Неоднократно она замечала дымы небольших пароходов и эскадренных миноносцев, но из-за большой дистанции атаковать их не могла. В одном случае атаке помешала недостаточная глубина. 7 ноября подводной лодке удалось потопить трехмачтовое парусное судно *Мелани* (вместим. 116 рег. тонн бр.), шедшее с грузом соли из Евпатории в Одессу. Согласно приказу, полученному по радио, *UB-46* 12 ноября вернулась в Босфор.

После занятия Констанцы представитель командования флотом в штабе армии Макензена обратился к Сушону с просьбой о предоставлении ему эскадренного миноносца для ускорения сообщений между Варной и Констанцей, так как до окончательного урегулирования командованием всех частей вопроса о подчинении захваченных портов было необходимо соблюдать в них интересы флота (ввиду наличия большого количества различных запасов); кроме того, предполагалось, что радиостанция эскадренного миноносца будет передавать находящимся в море подводным лодкам сведения о передвижении русских транспортов. В Констанцу был послан эскадренный миноносец типа «Тихау»—*Гайрет*. При входе в Варну он наскочил на

скалу, известную болгарам, но не нанесенную на карты. Спешная разгрузка и попытка снятия корабля не привели ни к чему. Сперва он сидел неплотно, но большая зыбь увеличила пробоины, и после заполнения машинных отделений эскадренный миноносец сел полностью. Пришлось снять с него команду и отказаться от его спасения; предварительно с него было снято все ценное и легко снимавшееся имущество.

До этого момента осведомленность Сушона о событиях на румынском театре ограничивалась телеграфными сообщениями и запросами командования армией. Чтобы получить полное представление об обстановке, изменившейся после взятия Констанцы, и выяснить наилучший способ использования румынских портов для военных целей, Сушон отправился 30 октября на эскадренном миноносце *Муавенет* в сопровождении *Нумуне* в Варну, куда прибыл 31 октября. При личном свидании Сушона с командующим армией в Добриче фельдмаршал Макензен просил его обеспечить охрану с моря богатой добычи, захваченной в Констанце. Там имелись большие запасы нефти, бензина, хлеба и масличных семян. Макензен с благодарностью признал существенное значение поддержки, которую оказали подводные лодки во время наступления армии. В период пребывания Сушона в Констанце последняя была обстреляна русским крейсером, а немного спустя — двумя эскадренными миноносцами, но без особых результатов. Отвечать на обстрел могли только 2 германских 150-*мм* орудия, которые, имея ограниченные углы обстрела, не являлись существенной защитой порта. Это заставило Сушона обратиться к командованию армией с просьбой предоставить для обороны ценностей, находившихся в Констанце, артиллерию средних калибров. Констанца не годилась в качестве базы для подводных лодок, и вход и выход последних можно было лучше обеспечить в Варне. Ввиду малых глубин у Констанцы подводные лодки легко могли сделаться жертвой противолодочных и авиационных бомб. После совещания с болгарским морским начальством, которое стремилось усилить германо-турецкие работы по тралению мин перед Варной предоставлением болгарского личного состава, Сушон 4 ноября вернулся в Константинополь.

С 26 октября по 5 ноября подводная лодка *UB-14* находилась в операции у побережья угольного района. За последнее время здесь появлялись неприятельские подводные лодки, ввиду чего поход *UB-14* был направлен, главным образом, против них, а также против неприятельских эскадренных миноносцев; неприятельских кораблей лодка не встретила (черт. 23).

В октябре 1916 г. русский черноморский флот понес тяжелую потерю. Подводные лодки постоянно сообщали, что в числе виденных ими кораблей не было дредноута. Через военнопленных в начале ноября стали доходить слухи, что в октябре на линейном корабле *Императрица Мария* в носовых погребах вспыхнул пожар и корабль затонул на севастопольском рейде.

Но и германо-турецкие морские силы терпели серьезные потери. После успешного похода в восточную часть Черного моря *UB-45* 5 ноября была послана в Варну. 6 ноября утром, отправляясь для операций к Севастополю и выходя в море вслед за парой тральщиков, она подорвалась на вновь поставленном на большой глубине заграждении, над которым мелкосидящие тральщики прошли вполне благополучно, и погибла (черт. 24)[1]. Из всей команды было спасено только 5 чел.

UC-15 после длительного ремонта, во время которого заменялся фундамент дизель-моторов, вышла 6 ноября для доставки в Варну двенадцати мин. Перед входом командир получил приказание вернуться в Константинополь в связи с постановкою неприятелем заграждения, на котором накануне погибла *UB-45*. 13 ноября подводная лодка снова вышла в море для постановки заграждения в районе Сулинского гирла. Из этой операции она не вернулась. Она пропала без вести со всей командой[2]. Только 1½ года спустя выяснилось, что *UC-15* выполнила свое

[1] Вероятно, на заграждении, поставленном именно в ночь на 7 ноября тральщиком *№ 234* специально для воспрепятствования выхода подводным лодкам.—Р е д.

[2] Возможно, что причиной гибели лодки были противолодочные сети, поставленные здесь около этого времени. 20 ноября здесь было вытралено несколько мин, типа, употребляемого подводными заградителями.—Р е д.

задание: 4 мая 1918 г. австро-венгерские тральщики вытралили 2 германские мины, которые могла поставить только *UC-15*, так как другие германские корабли не ставили заграждений в том районе (черт. 24). *UB-14* вышла вместе с *UC-15* 13 ноября, чтобы занять позицию перед Констанцей для противодействия русским обстрелам (черт. 23). С 15 по 17 ноября в западной части Черного моря царил сильнейший шторм. Дул *NO*, а затем *SW* силой в 7—9 баллов с сильным дождем и большой волной. *UB-14* не могла и думать о выполнении своего задания. Вследствие большой волны ее сильно качало. Гироскопический компас временами прижимался к раме, и на показания его поэтому нельзя было полагаться. Подводная лодка легла на грунт, но даже при этих условиях, на глубине в 32 *м* (105 фут.), ее продолжало качать. Когда же обнаружились еще и повреждения в моторе, командир вынужден был прервать операцию и 19 ноября вернулся в Константинополь.

Ввиду необходимости возможно скорого появления подводной лодки у румынских берегов, *UB-46* тотчас по окончании ремонта вышла 24 ноября в операцию в район Констанцы. Неприятельские корабли не были замечены, и деятельность подводной лодки не имела результатов. По истечении срока *UB-46* намеревалась 7 декабря вернуться в Босфор. Она уже подходила к Босфору, о чем в 7 ч. 30 м. доносил пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну, как вдруг вскоре после 8 час., находясь в расстоянии около 300 *м* (1½ каб.) от берега, подорвалась на мине (черт. 24). Взрыв произошел в кормовой части, после чего лодка стала медленно погружаться кормою; с берега видно было несколько человек ее команды, плававших в воде; однако, вследствие большой волны высланная спасательная шлюпка никого подобрать не смогла. Судя по внешнему виду вытраленных впоследствии мин, они были поставлены недавно. Район оказался загражденным русскими гальваноударными минами, поставленными неравномерно, с углублением в 4 *м* (13 фут.). *UB-46*, повидимому, подорвалась на внутренней кромке заграждения. Еще 4 декабря груженый пароход прошел благополучно по этому месту. Тральщики 4 и 5 декабря были заняты в

на Черном море.

[1] *UC-15* поставила всего перед Севастополем 34 мины. — Прим. перев.

3 милях к *Ost* от места катастрофы. 6 и 7 декабря из-за сильной волны тралить было невозможно. 6 декабря *UB-46* сообщила, что в квадрате 228 ею замечена большая подводная лодка, шедшая курсом *N*. Поэтому естественно появилось предположение, что эта лодка и поставила злополучное заграждение, почти тотчас же достигшее успеха.

Надо было ожидать, что русский флот после взятия Констанцы попытается уничтожить обширные нефтяные цистерны, оставшиеся невредимыми. Насколько был прав командующий флотом в своем требовании расширения артиллерийской обороны этой базы, подтвердил обстрел, произведенный уже 4 ноября[1]. Из 37 нефтяных цистерн загорелось 15. Остальные были спасены путем закрытия клапанов наполнения, которые были, повидимому, нарочно открыты румынами перед оставлением города, а также сооружением защитных насыпей. Цистерны с бензином, расположенные среди нефтяных цистерн, не взорвались. 21 ноября утром обстрел нефтяных цистерн и элеваторов был повторен двумя русскими эскадренными миноносцами, на этот раз безуспешно. Артиллерийская оборона двумя 150-*мм* орудиями являлась неудовлетворительной: средства обороны надлежало во что бы то ни стало усилить и для обеспечения против внезапных атак неприятеля организовать в большом масштабе воздушную разведку. Авиаотряд, базировавшийся на Варну и Констанцу, не справлялся с этой задачей. Быстрый вывоз весьма ценных запасов был невозможен из-за неудовлетворительного железнодорожного сообщения. Оставался морской путь. Однако, и на морской путь не приходилось возлагать больших надежд ввиду недостатка тоннажа и вероятного противодействия неприятеля. Вследствие усиленных требований Сушона германский морской генеральный штаб согласился на усиление гидроавиации в Констанце.

Командование армией (фельдмаршал Макензен) запросило через Берлин представителя командования флотом

[1] Бомбардировка была произведена крейсером *Память Меркурия* и тремя эскадренными миноносцами.—Р е д.

в Константе относительно местонахождения германских подводных лодок в момент последнего обстрела Константы неприятелем. Несмотря на личные переговоры Сушона с командованием армией, последнее продолжало не по нимать особых свойств подводных лодок и возможностей их использования. Представитель командования флотом в Константе вновь разъяснил все затруднения, возникав шие при использовании подводных лодок, и просил не предъявлять к командованию флотом тех требований, не обходимость выполнения которых являлась и без того совершенно очевидной для последнего и по мере сил и возможностей им проводилась в жизнь без всяких осо бых напоминаний. Ввиду этих недоразумений в конце ноября к штабу фельдмаршала Макензена был командиро рован офицер морского генерального штаба. 28 ноября из Германии прибыли пополнения личного состава для Константы взамен командированного с Средиземномор ской дивизии. С 30 ноября морские части Варны и Констан цы были подчинены командованию армии Макензена. Приказы по морской линии от морского генерального штаба или от командования Средиземноморской дивизией передавались теперь этим отделениям через посредство морского представителя при штабе Макензена.

Ввиду появления в Варне германского дивизиона мотор ных тральщиков надобность в двух турецких канонерских лодках, временно откомандированных сюда, миновала. В середине декабря они получили приказ выйти в Констан тинополь, взяв предварительно на буксир несколько парусных судов, пришедших в Варну с грузами из Кон станцы. По пути у болгарского побережья, в районе Бур гаса, канонерские лодки должны были заняться тралe нием, а по выполнении этого задания—вернуться в Бос фор. Начальник отряда донес, что намерен выйти 18 де кабря и прибыть в Босфор на следующее утро. Но 18 де кабря босфорский дивизион тральщиков между 8 и 9 час заметил близ Кара-Бурну (восточного) 5 русских кораблей, которые затем исчезли; ввиду этого канонерские лодки получили приказание выждать. 19 декабря обстановка оста валась невыясненной, и можно было предполагать, что неприятель на обратном пути в Севастополь пройдет вдоль

западного побережья; поэтому канонерские лодки были еще задержаны. Кроме того, состояние погоды казалось неустановившимся, а мало-мореходные канонерские лодки могли буксировать парусные суда только при условии хорошей погоды. 20 декабря ввиду отсутствия известий о передвижениях неприятеля канонерские лодки получили приказание выйти в море, сообразуясь с погодой. Начальник отряда предполагал выйти 20 декабря в 14 час. 21 декабря в 8 час. пост службы наблюдения и связи Кара-Бурну (западный) сообщил, что в 7 ч. 20 м. курсом *NW* прошел крейсер типа *Кагул*. Этим была решена судьба маленьких канонерских лодок. Стремление уберечь их от встречи с противником не увенчалось успехом. В 10 час. с поста Кара-Бурну (западного) пришло известие, что у Чекмеджика крейсер[1] потопил обе моторные канонерские лодки; парусники выбросились на берег и не пострадали. Один человек был убит.

С появлением неприятеля у Босфора, очевидно, приходилось связывать постановку 21 декабря новых минных заграждений в направлении на *NNO* от маяка на европейской стороне. Очевидно, своим появлением русские корабли хотели вызвать выход подводных лодок из Босфора.

К концу 1916 г. турецкий флот находился в неблагоприятном положении. Вследствие неприятельской заградительной деятельности большие корабли были вынуждены к бездействию; надо считать счастливым случаем то, что *Гебен* и *Бреслау* как раз в это время производили ремонт и работы по совершенствованию материальной части артиллерии. Недостаток угля обусловил крайнее сокращение движения остальных соединений флота; улучшения такого положения нечего было ожидать, так как за 1916 г. тоннаж заметно сократился. Гибель нескольких подводных лодок в течение последних месяцев имела боль-

[1] В штабе русского командования была перехвачена и расшифрована турецкая радиограмма, в которой говорилось, что обе канонерские лодки подойдут с рассветом к мысу Кара-Бурну. Поэтому находившемуся в море крейсеру *Память Меркурия* было приказано быть у этого мыса. В указанное время канонерские лодки были обнаружены и уничтожены с дистанции 15 каб.—Р е д.

шое значение для общей обстановки на Черном море. она помешала проведению в жизнь идеи постоянного на хождения подводной лодки у неприятельского побережья и совершенно устранила возможность отправки лодок для противодействия длительным операциям русских подводных лодок и эскадренных миноносцев у северного анатолийского побережья.

Прибывший 5 декабря новый подводный заградитель *UC-23* (ст. лейт. Кирхнер), имевший кроме мин еще и 2 тор педных аппарата, внес очень мало улучшения в общую обстановку. У Дарданелл неприятель держался сравни тельно спокойно, так что там сухопутное командование не предъявляло к морскому командованию особых требо ваний. Отдаленность театров военных действий, множе ство просьб о поддержке, которые поступали от учре ждений и лиц, не имевших отношения к флоту, создавали у Сушона такой широкий круг деятельности, что часто он не был в состоянии итти навстречу всем потребностям. Непоколебимая уверенность Сушона в успехе, а также его репутация среди подчиненных имели огромный вес и никто не сомневался в успешном выполнении флотом его задач. Все смотрели бодро на будущее: команды *Ге бена* и *Бреслау* с нетерпением ожидали момента, когда после значительного улучшения активных качеств их кораблей последние снова выйдут в свой старый опера тивный район—Черное море.

Глава XXV

ОПЕРАЦИИ НА ЭГЕЙСКОМ МОРЕ И У ПОБЕРЕЖЬЯ МАЛОЙ АЗИИ

План нового десанта на Галлиполи. Меры противодействия. *UB-42* и *UC-23* в Эгейском море. Бейрут — база подводных лодок. Успешная атака *UB-42* английского крейсера. Минные операции *UC-23*.

Наступавший 1917 г. застал командующего флотом в Германии, где, помимо служебных совещаний с морским начальством ставки, он докладывал о положении на турецком и балканском театрах военных действий фельдмаршалу Гинденбургу и ген. Людендорфу. Он подчеркивал, что на Балканах и в Западной Азии время работает исключительно на неприятеля, что поэтому необходимо как можно скорее довести войну до решающего конца и что давно пора начать беспощадную подводную войну. В Константинополе на основании неопределенных известий ожидали большого наступления на столицу. Сушон не разделял этого опасения; германское верховное командование также не высказывало тревоги по поводу угроз Дарданеллам. Командующий 5-й турецкой армией, ген. Лиман-ф.-Зандерс, в начале декабря 1916 г. перевел свой штаб из Пандермы в Малой Азии на полуостров Галлиполи, чтобы оттуда удобнее руководить приготовлениями к отражению неприятельского наступления. Войска, стоявшие в районе прежних операций, были немногочисленны. Энвер-паша отклонил просьбу о переброске из Румынии одной или двух турецких дивизий, но зато предоставил для Галлиполи в качестве противодействия угрозам со стороны Сарросского залива вновь формировавшуюся дивизию. Командование флотом совместно с турецкой 5-й

армией выбрало и подготовило позиции для 150-*мм* и 88-*мм* орудий. С крейсера *Гамидие*, считавшегося непригодным для активных действий, были сняты 152-*мм* орудия для установки на Галлипольском полуострове. На случай большой неприятельской высадки предусматривалось создание морского десантного отряда. Предполагалось на время работ по улучшению артиллерийского вооружения *Бреслау* использовать на сухопутном фронте всю его команду, за исключением небольшого кадра, из нее намечалось сформировать пулеметную роту и прислугу двух 150-*мм* орудий. *Гебен* тоже выставлял пулеметную роту и подготовлял передачу армии четырех 88-*мм* орудий. Весь корабельный командный состав, предназначенный для использования на берегу, заранее ознакомили с местностью.

Для усиления черноморской береговой обороны и обеспечения движения кораблей между Константцей и Зунгулдаком было решено передать на берег большое число орудий с кораблей. На мыс Инада намечалась установка четырех 88-*мм* орудий с линейного корабля *Торгут*, два 105-*мм* орудия с *Бреслау* (освобождавшиеся вследствие его перевооружения) предназначались для Мидии у западного входа в Босфор и два 88-*мм* орудия с *Гебена*—для восточного входа у островов Кефкен.

Русские легкие морские силы и в январе 1917 г. продолжали при всяком удобном случае уничтожать или уводить турецкие суда. Тоннаж сокращался все более и более. Угольный вопрос в связи с этим обострялся. Вследствие нераспорядительности турецких учреждений уголь прибывал из Германии неравномерно; кроме того, конечно, количество его было недостаточно. Большие залежи бурого угля у Сомы (на железнодорожной линии Смирна—Кассаба) поставляли очень незначительное количество топлива, так как большая часть вьючных животных вследствие ящура и плохого питания погибла.

Постройка проектированной подвесной дороги для доставки угля не двигалась вперед из-за недоставки материалов из Германии. Узкоколейная железная дорога между Золотым Рогом и шахтой Беклеме, построенная частным обществом, пострадала от дождя, оползней и дей-

твия морских волн; локомотивы в большей своей части были приведены в негодность неумелым обращением и небрежностью обслуживающего их персонала. И здесь выручало командование флотом, предоставившее своих специалистов, чтобы снова пустить дело в ход.

Траление мин перед Босфором двигалось очень медленно. При таких условиях нечего было и думать об использовании подводных лодок в Черном море. Но полностью отказаться от активного использования лодок было невозможно. 1 февраля Германия объявила беспощадную подводную войну, от которой при полном напряжении сил можно было ожидать решения войны; при таких условиях нельзя было не высылать подводных лодок в море. Обсуждалась отправка *UB-42* и *UC-23* для действий вне Дарданелл. Командир *UB-42* был послан в Смирну для выяснения возможностей входа в залив и для принятия подготовительных мер. Для наблюдения за движением неприятельских кораблей у Митилены в некоторых береговых пунктах были организованы наблюдательные посты. 4 февраля *UB-42* (кап.-лейт. Вернике) вышла из Дарданелл и без затруднений достигла назначенного района. С 5 по 18 февраля она держалась, главным образом, между островами Скиросом, Митиленой и Хиосом. Было замечено несколько грузовых пароходов и много госпитальных судов. Попытки атак оказались безуспешными, большею частью из-за малой скорости *UB-42*. Когда присутствие подводной лодки стало известным, транспорты проходили опасный район только по ночам. Плохая погода крайне затрудняла операции; ветер временами достигал 8 баллов при соответствующем состоянии моря. В северной части Эгейского моря пришлось идти в течение суток почти непрерывно в подводном положении ввиду близости неприятельских операционных баз из опасения воздушной разведки. За 15 дней подводная лодка находилась под водой 184 час., т. е. половину всего времени, поэтому операция была очень утомительной. 2 февраля *UB-42* вернулась в Золотой Рог.

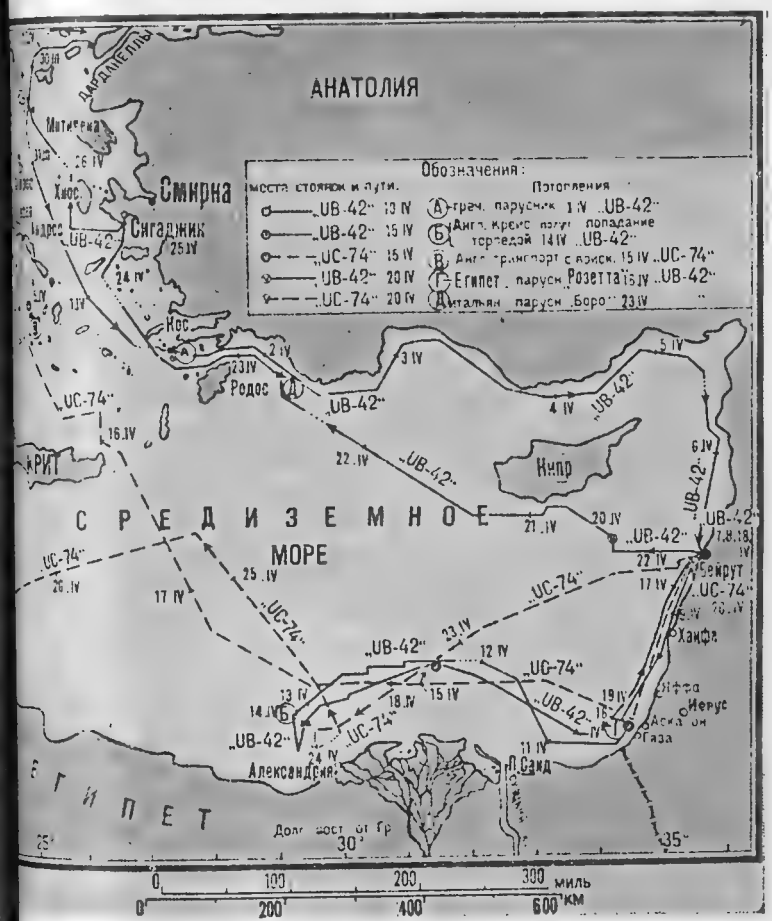
UC-23 (ст. лейт. Кирхнер) в свою первую операцию в Эгейском море тоже не имела успеха. 20 февраля она вышла незаметно для неприятеля, но уже 23 февраля была

вынуждена вернуться вследствие обнаружения течи (одна из заклепок пропускала). 20 февраля ей удалось поставить в Мудросской бухте заграждение из шести мин. Авария повлекла за собой трехмесячный ремонт в Константинополе.

Начальник оперативного отдела штаба турецкой 6-й армии полковник Кресс донес в середине февраля 1917 г. командованию флотом о положении на палестинском фронте. Он ожидал, что неприятель в середине марта начнет наступать большими силами через Хан-Юнис (на побережье Средиземного моря, южнее Газы) в направлении на Бир-Себу и Газу. Турки занимали прочную позицию южнее Газы и намеревались встретить натиск у Газы. Можно было предвидеть, что англичане будут доставлять некоторую часть снабжения для армии из Порт-Саида в Хан-Юнис морем, и Кресс видел здесь большие возможности для операций подводных лодок как в смысле атаки кораблей, обеспечивающих подвоз, так и в смысле облегчения положения турецких позиций. Об этом был поставлен в известность морской генеральный штаб в Берлине.

Для пополнения запасов топлива на подводных лодках Средиземноморской дивизии и флотилии подводных лодок Полы, действовавших в восточной части Средиземного моря, Сушон наладил отправку жидкого топлива в Бейрут, где имелся специальный морской офицер для обслуживания подводных лодок. Оживленная деятельность англичан на фронте Суэцкого канала настоятельно требовала выступления подводных лодок со стороны моря. 16 марта Джемаль-паша был запрошен по вопросу о возможности подходов к Бейруту, на что последовал ответ, что подходы свободны от мин. Джемаль-паша предлагал широкую поддержку деятельности подводных лодок. Ввиду этого, а также в надежде, что жидкое топливо своевременно достигло своего назначения, *UB-42* 28 марта вышла в море для операций у южного анатолийского побережья, у острова Кипра и у берегов Сирии (черт. 25). В тот же день пришло известие об ожидаемом наступлении англичан на турецкие позиции. После двухдневного боя у Газы англичане были отбиты с потерями. *UB-42*, направляясь на юг, 1 апреля потопила греческую шхуну (вместимость

m). 7 апреля подводная лодка без затруднений вошла Бейрут, пополнила там запасы топлива и провианта осталась в порту до следующего вечера, чтобы дать



рт. 25. Операции германских подводных лодок у побережья Сирии и Египта в апреле 1917 г.

ных личному составу. Здесь командир получил послед-ие известия с фронта, а также сведения относительно ительности неприятельских самолетов. 10 апреля *UB-42*

подошла к Газе, но не могла атаковать транспорты, так как они стояли на малых глубинах вплотную к берегу, причем казалось, что со стороны моря они защищены заграждениями. Командир, имея достаточный запас топлива, решил пройти к Порт-Саиду и Александрии. Здесь он видел несколько пароходов, но не мог их атаковать вследствие малой скорости лодки. 14 апреля ранним утром, около 4 час., при лунном свете, в 45 милях на *NW* от Александрии показался английский крейсер типа *Фокс-глов* (*Foxsglove*). В 4 час. *UB-42*, находясь в надводном положении, выпустила с дистанции 300 *м* (1½ каб.) 2 торпеды, а затем погрузилась для зарядки аппаратов. Оба выстрела дали попадания: кормовая часть крейсера (около $^1/_5$ его длины) была оторвана, от грот-мачты осталась только половина, все верхние части такелажа были сброшены вниз.

Обходя вокруг корабля, командир *UB-42* смог с кормы заглянуть внутрь последнего, причем он заметил, что водонепроницаемая переборка держится. Шлюпки крейсера были спущены, прислуга стояла у орудий. Корабль, по-видимому, не намеревался тонуть, а так как близость порта создавала возможность буксировки крейсера для ремонта, то командир произвел третий выстрел торпедой, которая, однако, описала дугу и прошла перед носом крейсера; в 5 ч. 45 м. была выпущена четвертая торпеда, тоже не имевшая успеха. Крейсер сильно обстреливал подводную лодку, и ей пришлось отходить при совершенно спокойном море. Она еще успела заметить, что к пострадавшему кораблю подошли крейсер того же типа и дозорные корабли. Не имея больше торпед, командир решил предпринять обратный путь через Бейрут. 16 апреля *UB-42* артиллерийским огнем потопила египетский парусник (вместимостью 86 *т*). Затем 17 апреля в 15 ч. 30 м. подводная лодка вошла в Бейрут для пополнения запасов топлива и обмена сведениями. 19 апреля она повернула в обратный путь, 23 апреля потопила итальянский парусник и вследствие течи в жилой палубе вынуждена была зайти в Сигаджик (южнее Смирны). Пробоину временно заделали, и *UB-42* без дальнейших приключений прибыла 30 апреля в Золотой Рог. Подводные лодки из

Полы тоже неоднократно заходили в Бейрут; так, 29 марта там появилась *U-63*, 20 апреля для пополнения запасов и небольшого ремонта зашла *UC-74*. У Газы эта лодка сделала неудачный выстрел по французскому линейному кораблю *Бреннюс* (*Brennus*). Деятельность подводных лодок в этом районе была, повидимому, причиной того, что в последних сражениях у Газы, 18—19 апреля, неприятельские корабли принимали мало участия. Полковник Кресс снова имел возможность донести о выигранном сражении.

Во второй половине мая *UC-23* была снова в готовности. Она была использована для операций против неприятельских баз Мудроса и Салоник, чтобы постановкой мин помешать судоходству. 25 мая *UC-23* поставила 2 банки по шести и три мины у Мудроса, а на следующий день— 3 банки по 3 мины в Салоникском заливе. Ее деятельность осталась незамеченной. Вторую операцию *UC-23* выполнила в Эгейском море с 2 по 21 июня, во время которой снова ставила мины перед Салониками и потом вела крейсерские операции. Несмотря на усиленные дозоры эскадренных миноносцев, 6 июня она поставила заграждение в Салоникском заливе и наблюдала там оживленное движение судов в обоих направлениях. Оберегая секретность поставленного заграждения, командир решил не использовать представлявшихся удачных возможностей для атаки. 7 июня *UC-23* выпустила торпеду в французский эскадренный миноносец, но последний избежал попадания. После четырехдневного пребывания в Салоникском заливе, в течение которого лодка подолгу находилась в подводном положении, она направилась в Эгейское море и заняла позицию на торговых путях. В полночь 14 июня, находясь в надводном положении, *UC-23* выстрелом из кормового торпедного аппарата потопила большой пароход (вместимостью 4 500 *m*), шедший без огней совместно с несколькими другими судами. При выходе лодки на позицию для атаки второго парохода последний повернул полным ходом с намерением протаранить *UC-23* и открыл огонь из двух орудий. Только благодаря решительному и очень ловкому маневру командира и быстрому погружению удалось избежать опасности.

Во время крейсерования в стесненном районе среди многочисленных островов Эгейского моря *UC-23* потопила 6 греческих парусников, а 18 июня задержала большой греческий пароход *Ксифис (Xiphis)* (вместимостью 1 200 *т*); команда парохода и пассажиры не помещались в корабельных шлюпках; поэтому командир подводной лодки взял на борт 15 чел.; их пришлось разместить во внутренних помещениях лодки ввиду обнаружения приближавшихся дымов и необходимости быть готовым к погружению. Однако, вскоре удалось задержать парусник и передать на последний мешавших пассажиров. Пароход был потоплен подрывным патроном. В общей сложности *UC-23* уничтожила 6 252 *т* торгового тоннажа.

При возвращении 21 июня *UC-23* встретилась с *UB-42* и смогла обменяться сведениями о замеченном движении. 24 июня в 9 час. показался большой вооруженный грузовой пароход под конвоем двух французских эскадренных миноносцев. *UB-42* с дистанции 600 *м* ($3^1/_4$ каб.) выпустила в него торпеду, которая и потопила его. Это был большой английский пароход *Сестриэн (Cestrian)* (вместимостью 8 900 рег. тонн бр.). При погружении на глубину 45 *м* (148 фут.) на подводной лодке обнаружили течь в кормовой балластной цистерне, что препятствовало погружению на большую глубину. Командир вынужден был повернуть в Константинополь.

Глава XXVI

ОПЕРАЦИЯ *БРЕСЛАУ* ПРОТИВ ЗМЕИНОГО ОСТРОВА (ФИДОНИСИ). АНГЛИЙСКАЯ ВОЗДУШНАЯ АТАКА КОНСТАНТИНОПОЛЯ. НОВЫЙ КОМАНДУЮЩИЙ ФЛОТОМ

Начало русской революции. Русские стараются помешать доставке угля. Турецкие залежи бурого угля. Русские эскадренные миноносцы перед Босфором. *UB-14* высаживает агентов. План минной операции у дунайских гирл. *Бреслау* с этой целью выходит в море. Операция против Змеиного острова (Фидониси). Преследование линейным кораблем *Екатерина II*. Английская воздушная атака Константинополя и Стении. *Ядигар* получает попадание и гибнет. Различные сведения о русском черноморском флоте. В.-адм. Сушон возвращается в Германию.

Русская революция, вспыхнувшая в феврале 1917 г., несмотря на ее влияние на личный состав, не отразилась на боевой деятельности черноморского флота. Почти ежедневно русские эскадренные миноносцы и подводные лодки появлялись у анатолийского побережья и топили каждое судно, попадавшееся им под руки. Перед Босфором постоянно оказывались новые мины, и ни одного дня нельзя было пропустить без траления. 26 марта днем в пасмурную погоду с авиатранспортов, сопровождавшихся двумя эскадренными миноносцами, поднялись 3 самолета и сбросили бомбы на Босфор. Им навстречу были высланы германские самолеты. После полудня русские силы, не достигнув успеха, скрылись из виду.

3 апреля из Констанцы прибыло 6 моторных тральщиков, которые командующий флотом передал коменданту

Босфора, не желая вносить изменений в организацию трального дела. Тральщики на походе из Констанцы конвоировались германскими гидросамолетами. 4 апреля перед Босфором появились 2 группы неприятельских кораблей: первая из них состояла из трех авиатранспортов[1], двух крейсеров, пяти или шести эскадренных миноносцев, а вторая—из одного авиатранспорта и пяти эскадренных миноносцев; неприятельские корабли подверглись многократным атакам случайно находившихся в Босфоре гидросамолетов совместно с босфорскими самолетами (в общей сложности 7 самолетов), вследствие чего неприятельская операция не удалась. В тот же день германские самолеты произвели серийное бомбометание по русской подводной лодке, в результате которого на поверхности воды показались воздушные пузыри и масляные пятна[2].

С особой настойчивостью русские проводили свои мероприятия по борьбе с подвозом угля. Ими были поставлены минные заграждения у Зунгулдака. После многократных попыток удалось построить трал для буксировки одним пароходом (ширина захвата трала 30 *м*, глубина 8 *м*—26¼ фут.). С большими трудностями и упорством удалось добиться создания свободного от мин прохода и поддерживать его в таком состоянии.

Отсутствие угольных транспортов заставило командование флотом наладить подвоз угля на магонах. Большинство из них было снабжено моторами и даже вооружено одним орудием. Для обеспечения и контроля морских коммуникаций были организованы береговые наблюдательные посты, а турецкая 1-я армия установила орудия в отдельных пунктах побережья. На Кефкене была установлена радиостанция. Вся эта организация, созданная командованием флотом, постепенно развертывалась, оставаясь в связи с турецкими армейскими и морскими учреждениями, и имела крупные достижения. Данные за май месяц показывают, насколько незначительно было

[1] К этому времени число авиатранспортов пополнилось третьим—приспособленным быстроходным румынским пароходом *Румыния* (6 самолетов).—Р е д.

[2] Лодка повреждений не получила.—Р е д.

снабжение углем из Гераклейского бассейна. Всего было доставлено 5 922 *т* угля; в июне доставка возросла до 13 000 *т*, в июле—12 000 *т*, что являлось некоторым доказательством успеха мелкого судоходства, имевшего возможность использовать в качестве укрытия каждую бухточку открытого побережья.

В начале июня командующий флотом при осмотре разработок бурого угля установил их огромное значение. Шахта Барбарос на Мраморном море, несмотря на очень тяжелые условия (вследствие проникновения воды и земляных оползней), вырабатывала ежедневную норму в 134 *т*; с января 1917 г. она увеличила свою добычу на 60%; руководил работами инженер-механик германского флота, имевший в своем распоряжении 4 унтерофицеров и 8 матросов. В общем из этой шахты было добыто 29 000 *т* вполне годного бурого угля; число турецких рабочих (матросов) достигало 650 чел. Уголь этот употреблялся для грузовых пароходов, учебных кораблей и порта. Морское министерство очень мало поддерживало эти работы, и главному инженеру приходилось самому добывать всякое оборудование. Небольшая шахта Шефкетие на Мраморном море поставляла ежедневно 25 *т*, а общее количество добытого угля достигало 12 000 *т*. Этот уголь потреблялся дарданельской крепостью, часть его шла в Галлиполи для нужд 5-й армии. Шахта Аясма на Черном море, разрабатывавшаяся при поддержке флота, поставляла уголь турецкому управлению вооружений. Там добывалось ежедневно около 300 *т* доброкачественного бурого угля. Шахта Беклеме поставляла ежедневно 300 *т* угля. Вышеуказанной добычи угля едва хватало на береговые установки и на поддержание паров в котлах военных кораблей при якорном режиме.

26 мая около полуночи босфорский маяк на азиатском берегу услышал шум моторов и два взрыва. В свете прожекторов ничего не было видно. Оказалось, что это—русские; в расстоянии 300 *м* (1½ каб.) от входа два их моторных заградителя подорвались на минах и погибли[1].

[1] Первая постановка с моторных барказов в ночь на 25 мая была выполнена благополучно под непосредственным прикрытием крейсера *Память Меркурия* и двух миноносцев.—Р е д.

Впоследствии было найдено 4 трупа и обломки. На рассвете удалось рассмотреть обеспечивавшие операцию русские силы: 1 линейный корабль, 1 крейсер, 1 эскадренный миноносец и 1 миноносец; германский самолет сбросил по ним бомбы. В тот же день было обнаружено новое минное заграждение из 72 мин, поставленное вплотную ко входу в Босфор; к тралению этого заграждения тотчас же было приступлено. В конце мая русские обстреляли Синоп и Самсун, причем пострадали многие строения, а также были уничтожены мелкие суда. В нескольких случаях русские самолеты, доставленные на кораблях, сбрасывали бомбы.

UB-14 по окончании ремонта была отправлена 30 мая к кавказскому побережью. Задача ее состояла в высадке трех грузинских агентов и в показе флага у наиболее подверженных русским набегам турецких прибрежных пунктов. Доставка трех агентов была тяжелой нагрузкой для маленькой подводной лодки. При длительном пребывании в подводном положении воздух так портился, что даже такая легкая работа, как выбирание подводного лота, выполнялась с трудом.

Высадка была произведена темной ночью и сошла благополучно. У кавказского побережья *UB-14* потопила подрывным патроном большой русский парусник (вместимостью 145 *m*) с грузом соли. Дальнейшее плавание прошло без событий. 14 июня *UB-14* вошла в Босфор.

Во время ремонта и перевооружения крейсера *Бреслау* *Гебен* находился в полной готовности к выходу в море; кессоны, построенные для проверки линии валов, по этой причине не были сразу же по их готовности прикреплены к корпусу линейного крейсера. Только по вступлении в строй *Бреслау* установили кессоны и приступили к устранению слабины в подшипниках внутренних валов (3 июня). Теперь можно было удовлетворить просьбу германской морской авиабазы Ксанти в Болгарии относительно присылки личного состава для ее развертывания. До сих пор в этом деле помогала болгарская армия, но эта помощь прекратилась с момента переброски всех войск, за исключением незначительной по численности пограничной охраны, на македонский фронт. На ограниченный промежуток вре-

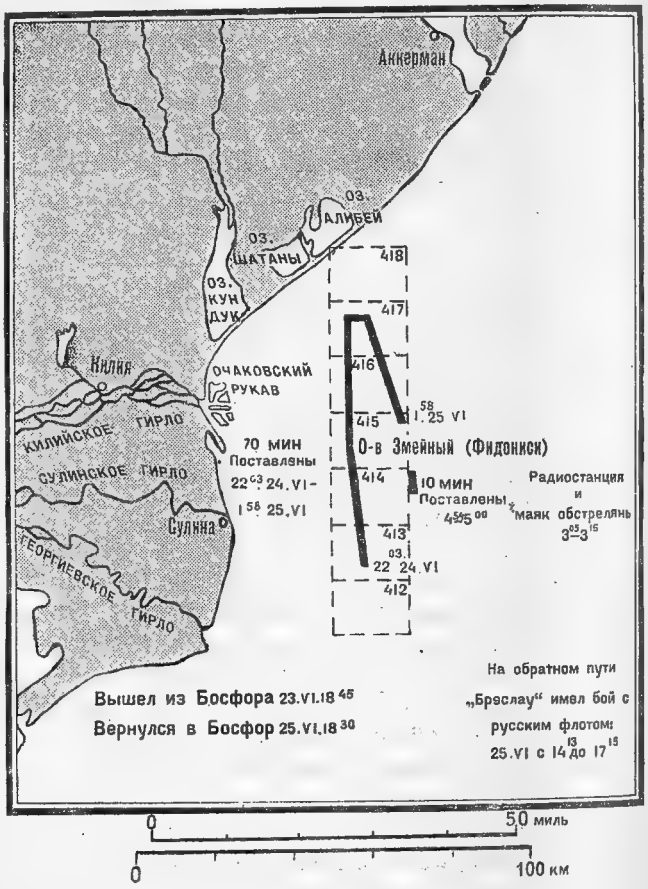
мени с *Гебена* откомандировали в Ксанти одного унтер-офицера и 38 матросов.

Артиллерийские и торпедные стрельбы быстро подняли боевую подготовку *Бреслау* на высокий уровень. Несмотря на минную опасность и недостаток угля, Сушон настаивал на деятельности *Бреслау* в районе устья Дуная и Севастополя, чтобы не уступить неприятелю этого важного района. От операций в восточной части Черного моря пришлось отказаться вследствие незначительности запасов угля. 19 июня в новолуние были намечены заградительная операция у устья Дуная и уничтожение радиостанции на Змеином острове (Фидониси). На случай преследования неприятеля и невозможности итти к Босфору оперативный приказ предусматривал заход *Бреслау* в Констанцу или Варну. Морское командование озаботилось организацией воздушной разведки из всех авиабаз, начиная от Зунгулдака и до Констанцы.

23 июня в 18 ч. 45 м. *Бреслау* вышел в море, имея 80 мин на борту. Направление протраленного и свободного от мин фарватера отмечалось створом прожекторов [1], что оказалось практически удобным способом. Из неприятельских радиопереговоров нельзя было извлечь ничего особенного, и, повидимому, в восточном районе Черного моря неприятельских морских сил не имелось. 24 июня в 13 ч. 45 м., когда *Бреслау* находился в квадрате 325, со стороны Констанцы показались 2 германских самолета; один из летчиков-наблюдателей был доставлен на катере на крейсер для передачи данных воздушной разведки в район устья Дуная и острова Фидониси. По получении информации *Бреслау* направился для постановки мин с таким расчетом, чтобы подойти в исходное положение к 22 час. Поэтому и самый подход происходил уже в темноте, а начало постановки мин—незадолго до захода луны. С 22 час. до 1 ч. 50 м. при тихой погоде с плохой видимостью *Бреслау* поставил 70 мин, заградив район от квадрата 412 до квадрата 418; заграждение ставилось в виде небольших минных банок, которыми заграждался район

[1] В подлиннике сказано «Scheinwerferleitlinie», из чего не вполне ясно, подразумевается ли здесь луч прожектора или створ двух прожекторов.—Прим. перев.

от Сулинского гирла до Очаковского рукава Килийского гирла (черт. 24 и 26). Ввиду ограниченного числа мин



Черт. 26. Постановка мин *Бреслау* 24—25 июня 1917 г.

банки эти находились на большом расстоянии друг от друга. Этот недостаток отчасти компенсировался сокращением интервалов между группами в местах наибольшего судоходства и частичной постановкой двойных линий мин.

Командир *Бреслау* решил высадить десант на острове Фидониси для захвата шифров, сигнальных кодов и плен-

ных, от которых можно было бы получить различные сведения. Из ручного оружия на корабле имелось всего 20 пистолетов, поэтому пришлось послать на берег лишь небольшой отряд. Предполагалось в темноте послать к берегу катер и без стрельбы завладеть строениями, находившимися на острове. Однако, в 3 часа, когда катер был спущен и уже начало светать, радиостанция стала вызывать какую-то другую радиостанцию (позывные «*REP*»). Из сведений, полученных впоследствии от пленных, выяснилось, что вызывалась русская подводная лодка *Нерпа*, находившаяся на пути в Босфор и заходившая 23 июня на остров. Командир решил прежде всего уничтожить возможность дальнейшей тревоги. Помеха с помощью своей радиостанции выдала бы последнюю и позволила бы определить ее пеленг. Перерыв радиосвязи мог еще оставить у противника сомнение в его причинах. Командир приказал поэтому немедленно уничтожить радиостанцию и маяк обстрелом. Приказание было выполнено в течение 10 минут—с 3 ч. 5 м. до 3 ч. 15 м., после чего десант высадился и в несколько минут завладел строениями вокруг маяка. Почти вся команда радиостанции бежала, и только 11 чел. удалось взять в плен; кроме того, было захвачено 5 винтовок и пулемет; две 77-*мм* полевые пушки после снятия затворов были приведены в негодность подрывными патронами. Огнем корабельной артиллерии радиостанция была настолько разрушена, что ни аппаратов, ни бумаг захватить не удалось. В 4 ч. 55 м. десант уже возвратился на корабль. В заключение *Бреслау* поставил оставшиеся десять мин двумя банками в квадрате 414. Ввиду того, что высадка десанта заняла часть времени, назначенного для следования к Севастополю, а попытки русских радиостанций вступить в связь с островом Фидониси показывали, что внимание неприятеля привлечено, командир решил итти назад. Он должен был считаться еще и с тем, что часть эскадренных миноносцев в Севастополе была постоянно наготове к выходу. Что неприятель встревожен, выяснилось уже в 12 ч. 15 м., когда в квадрате 418 по пеленгу 240° показались дымы неприятельских эскадренных миноносцев. В 13 ч. 25 м. противник с дистанции 14,5 *км* (107 каб.) открыл огонь и сделал несколько вы-

стрелов, которые дали недолеты. Из-за значительной дистанции *Бреслау* не отвечал. В 13 ч. 35 м. *Бреслау* заметил по пеленгу 240° сильный дым; вскоре выяснилось, что это—дым дредноута *Екатерина II*. Эскадренный миноносец, обнаруженный ранее других, шел в кильватер за *Бреслау*, линейный корабль *Екатерина II* постепенно отошел на левый траверз. Неподалеку от него показались еще небольшие дымы. В 14 ч. 13 м. линейный корабль открыл огонь с дистанции больше, чем 25 *км* (136 каб.); недолеты достигали 600—400 *м* ($3^1/_4$—$2^1/_4$ каб.), но залпы ложились в одну точку. Скорость хода неприятеля достигала 24 узлов; *Бреслау* постепенно доводил свою скорость до 25 узлов и надеялся при помощи постепенного уклонения вправо выйти из района обстрела. Однако, нельзя было уклоняться слишком вправо, чтобы не оказаться оттесненным от главного входа в Босфор. Командование уведомило *Бреслау*, что главный и западный входы в Босфор свободны от мин и что навстречу ему выходит *UC-23*.

Согласно показаниям пленных русская подводная лодка *Нерпа*, позывные которой передавались радиостанцией острова Фидониси, 2 дня тому назад покинула остров и, имея 13 мин и 6 торпед, направилась к Босфору. Приходилось поэтому считаться с наличием новых минных заграждений и присутствием неприятельской подводной лодки.

С 14 ч. 16 м. *Бреслау* выпускал дымовые завесы, чтобы мешать наблюдению с шедшего за ним эскадренного миноносца, а также, чтобы затруднить линейному кораблю пристрелку. Радиостанция развивала энергичную радиопомеху. Залпы линейного корабля продолжали оставаться недолетными. В 14 ч. 30 м. приблизившийся эскадренный миноносец тоже открыл огонь, также на недолетах. *Бреслау* отвечал на предельных углах возвышения с дистанции 15,8 *км* (86 каб.) бронебойными снарядами, с тем чтобы, закрывшись всплесками своих снарядов, мешать стрельбе противника. С 14 ч. 35 м. до 14 ч. 40 м. было сделано 12 залпов и достигнуто 2 попадания в корму эскадренного миноносца. Последний отвернул на 4—6 румбов, так что дистанция до него увеличилась. Снаряды противника поднимали небольшие водяные столбы и не взрывались при ударе о воду, в то время как всплески

Бреслау высоко вздымались кверху и были видны хорошо. *Бреслау* длительное время шел 25-узловым ходом, временами давая 26,5 узла, поэтому расстояние до линейного корабля увеличивалось. Тем не менее неприятель продолжал преследование, вероятно, в надежде, что в случае порчи механизмов на *Бреслау* последний явится легкою добычею. В то время как дистанция до линейного корабля возрастала, медленно сблизился еще один эскадренный миноносец. Командир, желая дать отдых машинной команде, временно уменьшил ход до 18 узлов. При этом он рассчитывал, что подошедший эскадренный миноносец попадет в район обстрела его 150-*мм* орудий. В 16 ч. 19 м. последний приблизился на дистанцию около 17 *км* (93 каб.), и *Бреслау* сделал 3 залпа на предельных углах возвышения. Противник тотчас же отвернул на 8 румбов. Линейный корабль *Екатерина II* пошел теперь на сближение с *Бреслау*. Дистанция уменьшалась еще вследствие изменения курса последнего, направлявшегося на главный фарватер. Командование выслало эскадренный миноносец *Басра* для встречи *Бреслау*. В 16 ч. 34 м. *Басра* показался и получил приказание итти в голове. Несколько минут спустя *ЕС-23* обменялась опознательными с *Бреслау*. Направляясь ко входу в Босфор, *Бреслау* был вынужден сильно уклониться на *Ost*; при этом линейный корабль и эскадренный миноносец заметно приближались. С 16 ч. 58 м. до 17 ч. 15 м. последний обстреливал *Бреслау* и эскадренный миноносец *Басра*, присоединившийся тем временем к *Бреслау*. Всплески ложились по обеим сторонам крейсера на расстоянии 100—300 *м* (½—1½ каб.). С 17 ч. 1 м. к обстрелу присоединился и линейный корабль *Екатерина II* с дистанции более 25 *км* (136 каб.). *Басра* оказался только помехой для маневрирования *Бреслау*, что могло иметь очень плачевные последствия: он мог итти только 18-узловым ходом. *Бреслау* был вынужден итти с такой же скоростью, прикрывая *Басра*. *Бреслау* выпустил дымовую завесу, так что *Басра* смог укрыться с борта, противоположного ведшему бой. С 17 час. по 17 ч. 15 м. *Бреслау* отвечал на огонь эскадренного миноносца, который приблизился на 14 *км* (76 каб.). Но вследствие уклонения неприятеля маневрированием попаданий достигнуть не

удалось. В 17 ч. 15 м. неприятель прекратил огонь, и *Бреслау* спокойно вошел в Босфор, следуя по створу прожекторов.

UC-23 не удалось атаковать неприятеля: она вышла только после того, как выяснилось, какой фарватер использует *Бреслау*; опасаясь неприятельских подводных лодок, она не могла ждать в надводном положении у Босфора извещений по радио.

Непосредственным результатом операции явилась гибель русского эскадренного миноносца *Лейтенант Зацаренный* в 650 *т* водоизмещения, который согласно русским официальным известиям от 7 июля подорвался на мине, поставленной *Бреслау*[1]. Хотя это и не был вполне современный корабль, все же на нем имелись одно 120-*мм* и пять 75-*мм* орудий, и его превосходство над турецкими эскадренными миноносцами было значительно.

Вероятно, вне связи с операцией *Бреслау* находилось появление 26 июня крупных русских сил в 40 милях к *N* от Босфора. Они состояли из 1 дредноута, 4 эскадренных миноносцев, 5 кораблей специального назначения (из них 3 авиатранспорта). Босфорские самолеты произвели атаку на противника, но попаданий не было замечено. Отряд исчез в направлении на *NNO*. Сильный ветер помешал неприятелю использовать самолеты и моторные минные барказы.

До сих пор Константинополь и военные сооружения в его окрестностях, как-то: военные заводы, арсенал, верфь в Стении и военные корабли, не страдали от неприятельских воздушных атак. При небольшом расстоянии от английской базы до станции (Имброс—Константинополь—150 миль) успешные воздушные атаки вызвали бы во время дарданельских сражений большие волнения среди населения и могли иметь огромное влияние на правительство, сильно зависевшее от настроений столицы. К тому же в Константинополе и окрестностях тогда еще не имелось противовоздушной обороны. Весной 1916 г. впервые летчики

[1] *Лейтенант Зацаренный* погиб в 2,5 мили на *SO* от маяка Фидониси. Погибло 37 чел. Миноносец вез команду и оборудование для восстановления наблюдательного поста на острове Фидониси.— Ред.

ытались приблизиться к Золотому Рогу, но до серьезных так не доходило. В ночь с 9 на 10 июля 1917 г. была проведена первая серьезная воздушная атака, которая сопровождалась заметным успехом для неприятеля. В светлую лунную летнюю ночь английские летчики перелетели через Дарданеллы, были там опознаны, и 5-я армия донесла об их появлении 1-й армии, в районе которой находился Константинополь. Здесь дальнейшая передача крайне важного тревожного известия задержалась, и потому самолеты беспрепятственно смогли достигнуть столицы. Только когда были сброшены первые бомбы у военных заводов Макрикой и Сан-Стефано—правда, безрезультатно,—началась воздушная тревога. Две бомбы упали близ Сераскериата (военного министерства), находившегося в центре старого Стамбула, и причинили там незначительные повреждения, одна бомба упала в Золотой Рог у базы подводных лодок. В бухте Стения стоял *Гебен* и рядом борт о борт друг к другу—эскадренные миноносцы. *Бреслау* вместе с блокшивом, на котором жил личный состав с эскадренных миноносцев, стояли в наружном бассейне бухты. Биплан, не признанный за неприятельский вследствие неполучения донесения о воздушном налете, перелетел бухту с *N* на *S* и затем, направляясь с *W*, с высоты 150 *м* сбросил 2 бомбы вне бухты; третья бомба, повидимому, предназначенная *Гебену*, упав слишком рано, попала в носовую часть эскадренного миноносца *Ядигар*; поднялся столб пламени, и *Ядигар* получил пробоину. С пожаром было трудно бороться ввиду того, что все эскадренные миноносцы из-за недостатка угля не поддерживали паров, а *Гебен* имел только небольшое давление в своей противопожарной системе, питаемой вспомогательным пароходом. Постепенно носовая часть *Ядигара* наполнилась водой, а когда сдала переборка носовой кочегарки, эскадренный миноносец затонул, несмотря на 1½-часовые тщетные попытки спасти его. У стоявшего рядом эскадренного миноносца *Нумуне* осколками была изрешечена вся наружная обшивка носовой части, но течь удалось остановить, и потребовались только небольшие исправления. На *Ядигаре* имелись тяжелые потери: было убито 29 чел. турецкого личного

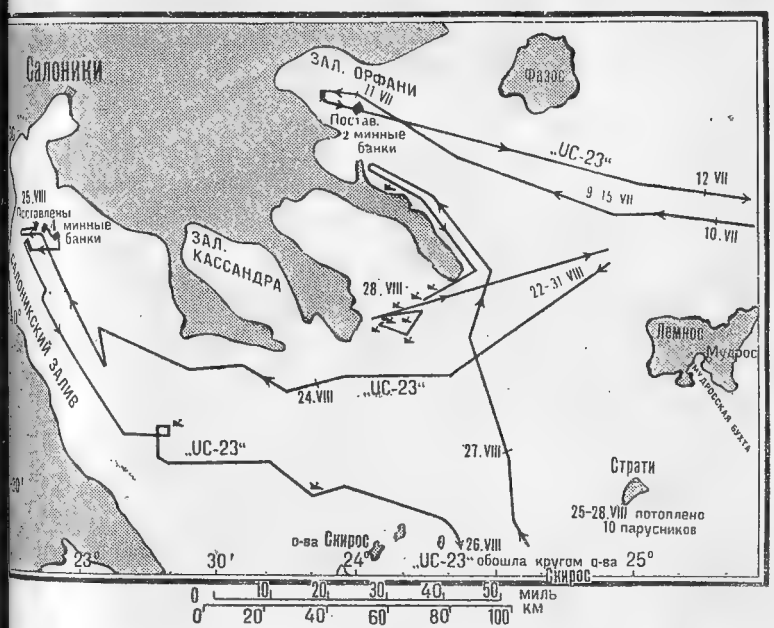
состава, 11 чел. тяжело и 6—легко ранены. В каких-нибудь 50 *м* находился на *Гебене* командующий флотом. Попадание бомбы в носовую часть *Гебена* вызвало бы тяжелые потери в личном составе в носовых помещениях. Сообщения английского адмиралтейства указывали, что, по мнению противника, бомбы попали в *Гебен*. В итоге воздушного налета пришлось рассредоточить корабли в бухте Стения, а эскадренные миноносцы поставить на бочки в Босфоре. Вследствие невозможности обойтись без верфи, которая давала электрический ток и пар, *Гебену* и *Бреслау* пришлось остаться в бухте Стения; на окружающих высотах были установлены противоаэропланные орудия, а вся сеть службы наблюдения и связи была расширена. При получении в лунные ночи сведений из Галлиполи или с наблюдательных постов побережья о появлении самолетов противника вся противовоздушная оборона приходила в действие, и неожиданностей нечего было опасаться.

С 9 по 15 июля *UC-23* выходила для короткой операции в залив Орфани в Эгейском море (черт. 27). Здесь она поставила 2 минные банки по 9 мин в каждой. Дальнейшее выполнение оперативного приказа—крейсеровать на подходах к Салоникам, к *W* от Мудроса—пришлось прекратить остановить ввиду того, что с первого дня похода правый дизель-мотор вышел из строя. Даже постановка мин производилась под одним мотором. С 22 по 31 августа *UC-23* предприняла операцию в Салоникском заливе, а 25 августа там ею было поставлено 4 заграждения, по пять и по четыре мины в каждом. На обратном пути подводная лодка потопила 10 греческих парусников с различным провиантом (общий тоннаж 280 *т*).

UB-42 с 13 августа по 5 сентября находилась в операции в Эгейском море. Никаких результатов эта операция не дала: замеченные пароходы были слишком далеко; торпеда, выпущенная в пароход, шедший под конвоем, не попала в цель (черт. 28).

В Константинополь проникали всевозможные слухи о состоянии русского черноморского флота, но достоверность их нельзя было проверить. В середине июля сообщали, что Колчак смещен, а его заместитель—бесталанный и слабый человек, покорная игрушка в руках солдатских

советов. Бюро украинской прессы в Швейцарии в конце юня сообщало, что в черноморском флоте произошло осстание, повидимому, на почве нежелания матросов родолжать войну. Но оживленная деятельность черно-орского флота противоречила этим слухам.

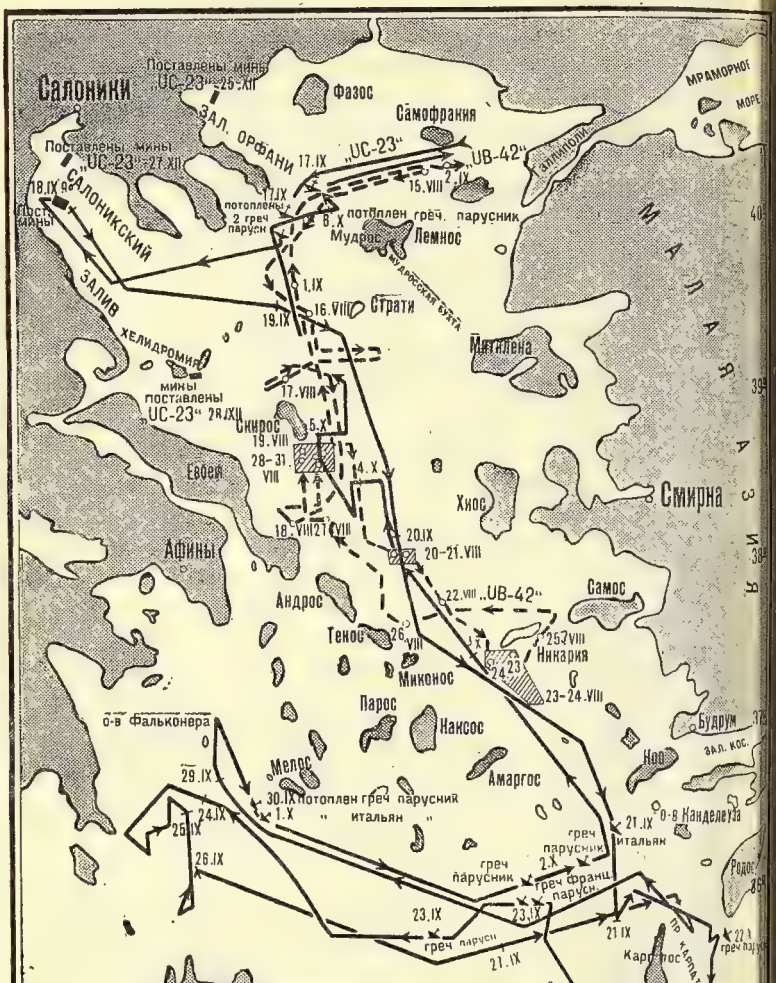


Карт. 27. Заградительные операции *UC-23* с 9 по 15 и с 22 по 31 августа 1917 г.

В середине июля стало известно, что новый дредноут *Воля* (бывш. *Император Александр III*) производил пробные испытания перед Севастополем[1]. Турецкому морскому командованию приходилось считаться с вступлением в строй двух дредноутов. Операции русских эскадренных миноносцев, подводных лодок и самолетов против береговых пунктов на северном анатолийском побережье не позволяли судить о падении военного духа.

25 июля перед входом в Босфор появился русский моторный баркас. С береговых батарей его обстреляли хорошо

[1] Пришел из Николаева 17 июля.—Р е д.



Черт. 28. Операции *UB-42* с 13 августа по 5 сентября 1917 г. и *UC-23*—с 15 сентября по 9 октября 1917 г.

ожившимися залпами, и он удалился. Вскоре на берегу ыли найдены бутылки, содержавшие прокламации «рус-кого революционного флота к турецкой базе», в которых оворилось о мирных намерениях нового русского прави-ельства и предлагалось туркам порвать с Германией. В заключение стояла неожиданная фраза о начале «по-едоносного русского наступления в Галиции». Эти мирные редложения плохо вязались с обнаружением несколько ней спустя, 30 июля, новых минных заграждений перед ходом в Босфор.

В середине июля русские захватили у Синопа 2 больших агона с бензином и потопили 22 парусных судна с грузами. Самолеты разбрасывали листовки, в которых русские ри-овали поведение немцев в отношении Турции эгоисти-еским и насилующим, а *Гебен* и *Бреслау*, по их словам, ыли предназначены не для защиты судоходства на Чер-ом море, а для действий против Турции.

23 августа русские эскадренные миноносцы обстреляли авань в Орту и другие береговые пункты, причем кор-ектировка стрельбы производилась самолетами; затем они произвели высадку в Орту, разрушили ряд домов магазинов и увели часть греческого населения. 27 ав-уста русский эскадренный миноносец сделал попытку роизвести такой же десант в Воне, но последний был тражен огнем турецкой пограничной стражи, вследствие его шлюпки отошли, потеряв убитыми несколько человек. В наказание местечко обстреливалось в течение часа, ричем пострадали казенные строения, телеграф и нескль-ко частных домов. 29 августа эскадренные миноносцы разрушили дома и суда в Амастро и Месете.

Зунгулдак, несмотря на ограниченные средства, был к началу августа очищен от мин. Был убран также остов отонувшего парусника, мешавший судоходству.

24 августа 1917 г. в.-адм. Сушон получил назначение командующим 4-й эскадрой «Флота открытого моря»[1]; вместо него был назначен в.-адм. Ребейр-Пашвиц.

4 сентября на *Гебене* произошла смена командования.

[1] Главные силы германского флота в Северном море.—Прим. перев.

РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ

ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВОЙНЫ

Глава XXVII

ОПЕРАЦИИ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ДО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕМИРИЯ С РОССИЕЙ

В.-адм. Ребейр-Пашвиц назначен командующим турецким флотом. Пожар железнодорожных сооружений в Гайдар-Паше. *UC-23* в Эгейском море. *UB-42* у грузинского побережья. Гибель миноносца *Хамид-Абад*. *Бреслау* на Черном море. *UB-14* штормует. *UB-42* с агентами у грузинского побережья. *UB-42* и *UC-23* в Эгейском море. Перемирие с Россией. Настроение в Константинополе.

В.-адм. Ребейр-Пашвиц был утвержден указом султана в должности командующего турецким флотом, так что в этом отношении не произошло никаких перемен. Новый командующий первоначально не вносил изменений в общий характер военных действий, так как все операции соответствовали требованиям момента. Особое событие потребовало поддержки флота, который всегда выручал в критические минуты, Дело в том, что в связи с новым планом операций в Палестине и в Месопотамии (участие флота в которых будет подробно изложено в гл. XXX) производились переброски войск по анатолийской железной дороге; грузы, прибывавшие из Германии, перевозились на паромах через Босфор и погружались на станции Гайдар-Паша, начальном пункте анатолийской железной дороги в Малой Азии; большая часть грузов скоплялась на станции и выжидала дальнейшей доставки. В полдень 6 сентября 1917 г. здесь произошли сильные взрывы, во

время которых пострадала большая часть военного мате-
риала. Значительное количество боевого запаса взлетело
в воздух, бензин и запасы нефти загорелись, находив-
шиеся на складах провиант и противогазы для азиатских
войск были охвачены огнем. Здание вокзала почти совсем
сгорело. Германским саперам удалось извлечь из огня
несколько поездов с бензином и нефтью. Для спасения
военного материала были тотчас же откомандированы от-
ряды с кораблей. Невероятный жар и продолжавшиеся
взрывы в связи с отсутствием противопожарных средств
первоначально не давали надежд на успешность борьбы
с огнем. В последующие дни тушение и уборку взяли на
себя моряки, которые начали затем восстанавливать
железнодорожное движение, для чего пришлось очистить
и частью уложить вновь сортировочные пути. Под руко-
водством офицера работали 350 германских и 100 турец-
ких моряков, турецкая железнодорожно-строительная
рота и 500 чел. из состава рабочих частей. Мины, пред-
назначенные к отправке на Евфрат, удалось почти все
спасти, причем частично их пришлось вылавливать из
гавани. Благодаря быстрой и толковой работе уже 7 сен-
тября пассажирское движение было восстановлено, а через
несколько дней наладилось и грузовое, хотя и не в полной
мере.

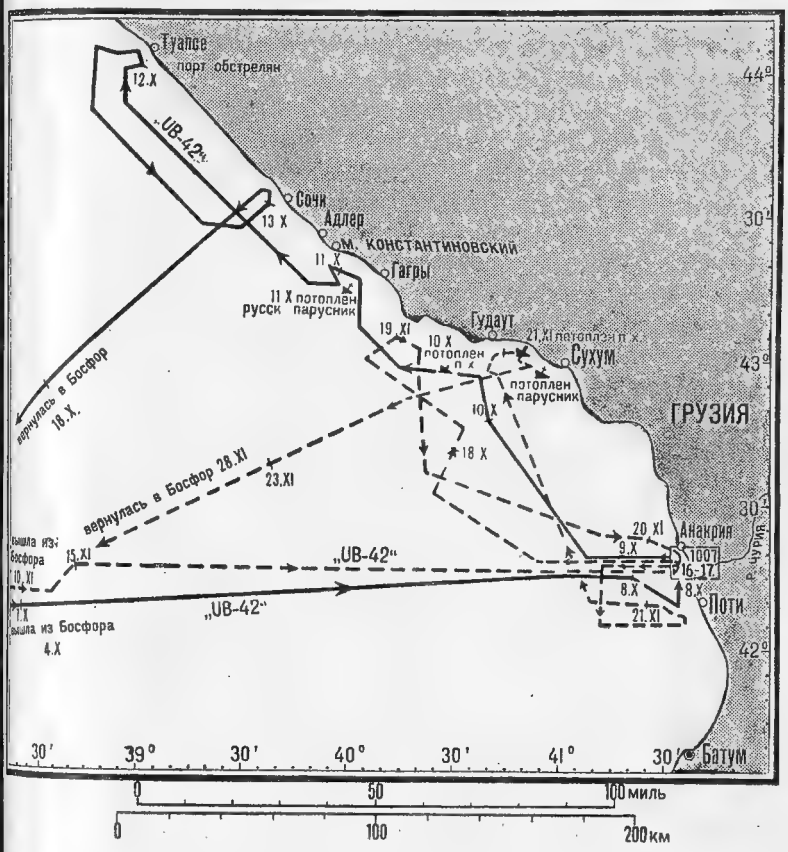
Энвер-паша запрашивал командующего флотом о воз-
можности отправки оружия в Триполи[1]. Подходящего па-
русника не имелось, ввиду чего командование внесло
предложение морскому генеральному штабу об отправке
для этой цели подводной лодки *UC-23* в Мисрату (Сев.
Африка, Большой Сирт), на триполитанском берегу.
На пути туда и обратно предполагалось, что подводная
лодка будет действовать против египетского судоходства.
Однако, морской генеральный штаб не дал своего согласия
ввиду наличия объектов для атак в Эгейском море. Вслед-
ствие этого *UC-23* вышла 15 сентября для постановки мин
в Салоникском заливе на знакомом фарватере, а затем
для ведения операций против морской торговли в Эгей-
ском море (черт. 28). 18 сентября лодка незаметно поста-

[1] Итальянская колония в Северной Африке.—Прим. перев.

вила 17 мин; на следующий день, идя курсом *S*, *UC-23* была обнаружена неприятельским летчиком, который сбросил несколько бомб, вынудив лодку погрузиться на большую глубину. В течение следующих дней между греческими островами ею было потоплено 6 греческих, 2 итальянских и 1 французский парусник, а на обратном пути между островом Лемносом и материком—3 греческих парусника (суммарный тоннаж 188 *m*). 29 сентября в 21 ч. 20 м. *UC-23* заметила у острова Фальконера плавучий госпиталь. Командир решил его задержать и обследовать. Это был большой английский пароход *Гурка* (*Gurkha*) (вместимостью в 6 294 рег. тонн бр.). По первому требованию пароход остановился и выслал шлюпку. На пароходе находился испанский комиссар, который охотно дал требовавшиеся сведения. На борту находился только экипаж и медицинский персонал, средняя палуба была приспособлена под госпиталь, в трюме находился в качестве баласта гравий. На этом плавучем госпитале все соответствовало предписаниям. 5 октября в 12 ч. 35 м. подводная лодка увидела другой плавучий госпиталь, но сопровождавшийся сторожевым кораблем; последнее обстоятельство выяснилось слишком поздно, когда атака была уже невозможна. 9 октября *UC-23* вернулась в Константинополь.

Германские морской и сухопутный генеральные штабы согласовали вопрос об оказании содействия освободительному движению в Грузии, направленному против России, путем доставки подводными лодками на кавказское побережье агентов и военного снабжения. С этой целью *UB-42* (ст. лейт. Шварц) вышла 4 октября из Босфора. Она имела на борту 5 грузин[1], деньги и боевые припасы. В связи с принятием лишних грузов пришлось оставить запасные торпеды. 8 октября подводная лодка подошла к месту, назначенному для высадки южнее устья реки Чурия, между Анакрией и Поти, в квадрате 1007 (черт. 29). Место высадки указывалось с берега световыми сигналами. Вечером один из грузин был доставлен на берег на тузике;

[1] По всей вероятности—аджарцев (грузин-мусульман).—Ред.



Черт. 29. Операции *UB-42* с 3 по 18 октября и с 10 по 28 ноября 1917 г.

вернувшись, он сообщил, что высадка назначена на следующий вечер и будет произведена на местной шлюпке. 9 октября вечером грузины были высажены, и большая часть груза выгружена на берег. При перевозке выяснилось, что грузинская шлюпка имеет течь, поэтому командир полагал, что грузины откажутся от доставки на берег через сильный прибой всего груза полностью. Всего было выгружено на берег 90 винтовок, 18 900 патронов, ящик со взрывчатыми веществами, ящик с инструментами, 5 пис-

толетов, 1 000 патронов к ним и 370 тыс. рублей. Затем *UB-42* направилась на север и 10 октября в 23 ч. 40 м. потопила торпедой большой пароход (вместимостью в 3 000 *т*), произведя атаку в надводном положении. Он затонул в черном облаке дыма после чрезвычайно сильного взрыва, сопровождавшегося пламенем. На следующий день лодка потопила подрывным патроном русский парусник с грузом в 160 *т* дерева. Команда покинула судно после двух попаданий, капитан был убит, один человек ранен. 12 октября ранним утром подводная лодка подошла к Туапсе. За молом виднелся большой пароход. В 13 час. с дистанции в 5—4,6 *км* (27—25 каб.) *UB-42* открыла огонь по нему, а также по складским постройкам. С лодки были замечены попадания. Через 10 мин. в бой вступила береговая батарея. Уже второй ее залп дал накрытие, ввиду чего подводная лодка быстро погрузилась. Для успокоения населения анатолийского побережья, постоянно тревожимого обстрелами русских морских сил, *UB-42* должна была зайти в Самсун, Синоп и Зунгулдак. 15 октября она вышла в Самсун, где была радостно встречена населением и местными властями. Ее засыпали подарками. Вследствие тяжелого заболевания штурмана остальные пункты посетить не пришлось. *UB-42* спешно направилась назад и 18 октября стала на якорь в Золотом Роге.

25 октября 1-я турецкая армия донесла морскому командованию, что в 0 час. у мыса Ресве (Серве-Бурну) неприятельская подводная лодка и 2 военных корабля, вероятно, эскадренные миноносцы, высадили солдат и затем снова приняли их на борт. Предполагалось, что они поставили мины. Позднее пришло донесение, что ночью подводная лодка принудила орудийным огнем турецкий пароход выброситься на берег. Командование армией просило о высылке самолетов из Босфора и из Варны для обнаружения мин. У мыса Ресве (Серве) под берегом проходили коммуникации из Румынии и Болгарии на порт Инада, который часто посещался пароходами и парусниками. Судоходство оказалось временно прерванным. Но плохая погода препятствовала дальнейшим воздушным разведкам. Правда, 27 октября самолеты из Варны и Бос-

фора пытались произвести рекогносцировку; но вследствие неблагоприятных условий погоды она не дала точных сведений. Ничего другого не оставалось, как пройти этот район с тралами. Командование над проливами отправило 3 тральщика из Босфора в Инаду под конвоем небольшого миноносца *Хамид-Абад* (*Hamid-Abad*) водоизмещением в 97 *т*. Базой должна была служить Инада, так как на случай противодействий со стороны неприятеля имевшаяся здесь 88 *мм* батарея (орудия, снятые с линейного корабля *Торгут*) представлялась достаточной защитой. 29 октября маленький отряд вышел из Босфора и после небольшой задержки в Мидии в связи с дурной погодой 30 октября прибыл в Инаду. Русская разведка, повидимому, работала так же прекрасно, как и раньше. 31 октября около 6 час. у Инады появились 2 русских эскадренных миноносца и авиатранспорт и с дистанции около 3 *км* (16 каб.) обстреляли находившиеся в порту корабли, в то время как самолеты сбрасывали бомбы над сушей. При втором залпе русские достигли попадания в корму миноносца *Хамид-Абад*, вследствие чего на нем взорвался груз бензина, взятый для снабжения тральщиков. Миноносец затонул, причем 8 чел. погибло, двое было тяжело и четверо легко ранены. Пострадало еще 2 турецких парохода; тральщики выбросились на берег, чтобы не быть потопленными. Они не пострадали от неприятельского огня. Турецкие батареи открыли огонь много позднее и совершенно безрезультатно. Когда неприятель около 9 час. отошел на *N*, тральщики свободно вошли на воду и после полудня принялись за траление. Район у мыса Ресве (Серве) был обследован, но мины не были найдены. Тральщики и оба пострадавшие турецкие парохода вернулись в Босфор. Судоходство было снова разрешено.

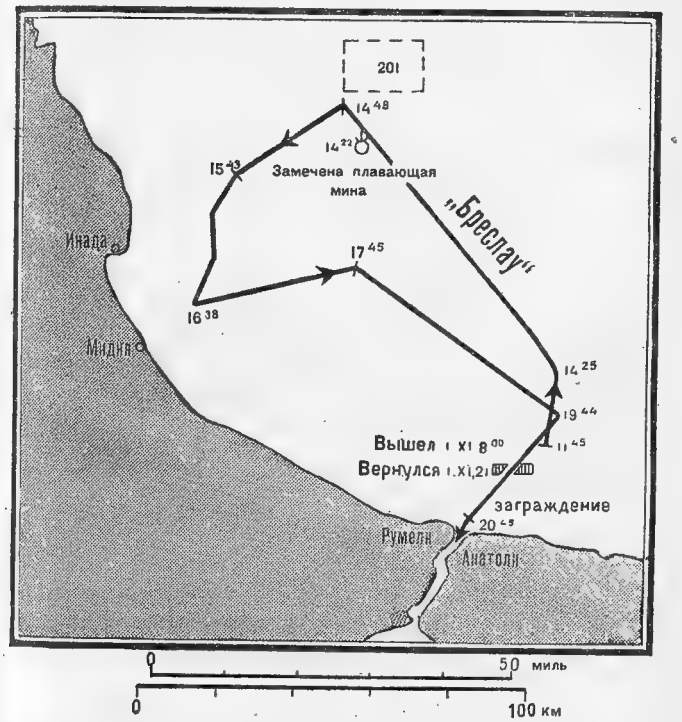
Русским достался дешевый успех. Турецкий миноносец не имел большого боевого значения, но все же это был военный корабль, и его гибель в соответствующем освещении укрепляла дух противника и понижала настроение турецкой стороны. Кроме того, потери в личном составе были значительны. С момента начала оживленной деятельности больших русских хорошо вооруженных и быстро-

ходных эскадренных миноносцев обеспечение торгового судоходства устаревшими турецкими эскадренными миноносцами являлось недостаточным. Ведь даже крейсеру *Бреслау*—когда он был еще вооружен 105-*мм* орудиями—иногда приходилось туго—при энергичных атаках русских эскадренных миноносцев. Таким образом приходилось использовать эскадренные миноносцы типа «Шихау» и «Канэ» только для обеспечения входа в Босфор от неприятельских подводных лодок во время входа или выхода *Гебена* и *Бреслау*. Небольшие миноносцы находили себе применение еще в качестве тральщиков перед Босфором. Этот вынужденный переход к пассивности в связи с редкими выходами в учебные походы (из-за необходимости экономить уголь) чрезвычайно остро воспринимался личным составом флотилии эскадренных миноносцев. Несмотря, однако, на такое положение, флотилия все же надеялась найти себе соответствующее применение. Доказательством возможности использовать даже жалкие миноносцы типа *Хамид-Абад* служат смелые подвиги миноносца *Тимур-Хиссар* и потопление английской подводной лодки миноносцем *Султан-Хиссар*. Что касается погибшего миноносца *Хамид-Абад*, то, конечно, последний не годился в качестве конвоира, так как имел всего одно 37-*мм* орудие, а перевозку топлива для тральщиков с большим успехом выполнило бы небольшое торговое судно.

Морское командование решило на следующий день произвести ответную операцию. *Бреслау* (под командой старшего офицера Хомейера) получил приказание выйти 1 ноября, пройти до квадрата 201 и до наступления темноты крейсеровать в районе между Инадой и Мидией в поисках неприятеля; затем ему надлежало вернуться (черт. 30). Два эскадренных миноносца обеспечивали вход и выход; *Гебен* был наготове для встречи. Во время крейсерства неприятель не был обнаружен, и в 21 час *Бреслау* снова уже находился за минными заграждениями.

В начале ноября *Бреслау* получил приказание показать флаг у северного анатолийского побережья от Синопа до Кефкена и уничтожать встречные легкие русские морские

силы. На *UB-42* была возложена разведка и обеспечение крейсера от похода русских морских сил со стороны Севастополя, а *UB-14* крейсеровала для обеспечения входа в Босфор. *Бреслау* вышел 10 ноября в 22 час. из

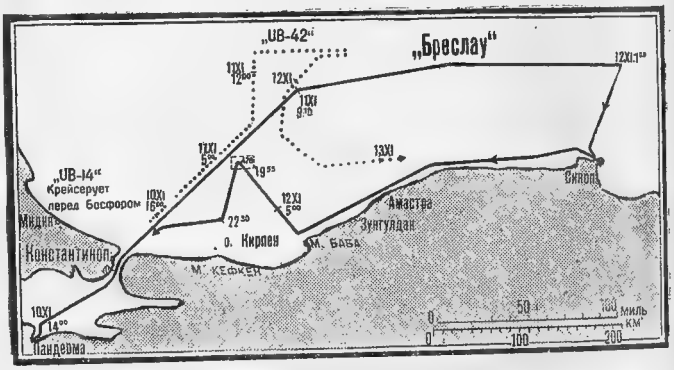


Черт. 30. Операция *Бреслау* 1 ноября 1917 г.

Босфора и 12 ноября утром в ясную погоду достиг северного анатолийского побережья (черт. 31). Движение судов с побережья было очень незначительным; крейсер следовал вплотную к берегу от Синопа до мыса Баба, имея флаг большого размера на гафеле, с целью показать населению, что, несмотря на все насилия со стороны русских, оно может рассчитывать на защиту своего флага. Радиограмма, сообщившая, что 2 турецких самолета, отправившиеся из Сефкена в квадрат 476, не вернулись назад, заставила

командира крейсера отвернуть от мыса Баба в сторону указанного квадрата. Незадолго до наступления темноты один из самолетов был найден дрейфующим на поверхности воды и принят на борт. Второй самолет найти не удалось. В ночь с 12 на 13 ноября *Бреслау* вернулся в Босфор.

Подводная лодка *UB-14* получила приказание по возвращении *Бреслау* держаться в течение пяти дней запад-



Черт. 31. Операции *Бреслау* с 10 по 13 ноября 1917 г.

нее меридиана 29° вост. долг. и южнее параллели 42° 30' сев. шир. для обеспечения прибрежных коммуникаций Босфор — Констанца. Выполнение этой операции было возможно лишь при величайшей экономии топлива. Поэтому ночью, когда позволяла погода, подводная лодка держалась на месте с застопоренным мотором. Командир решил обыскивать назначенный район в утренние и вечерние сумерки, предполагая, что русские морские силы в это время суток направляются к берегу, чтобы неожиданно атаковывать торговые суда. При этом подводная лодка была захвачена штормом. Вследствие очень большой зыби, шедшей от *N*; *UB-14* не могла следовать *S*-м курсом при попутной волне ввиду опасения, что дизель-мотор выйдет из строя вследствие сильных сотрясений. Пришлось изменить курс на *N*; зыбь и волна увеличились; в 16 час. ветер достиг силы 8—10 баллов. Запаса топлива хватало

еще на 30 часов. Следование в подводном положении не имело смысла, так как это только разрядило бы батерею, и нельзя было предвидеть, как долго будет продолжаться неблагоприятная погода. В ночь с 17 на 18 ноября командир установил, что запаса топлива хватит только до следующей ночи. Можно было рассчитывать на 25 миль суточного перехода, а видимость равнялась 30 милям, так что если на рассвете не показался бы берег, то на спасение подводной лодки не оставалось надежды. В целях экономии тока перестала работать электрическая кухня, и команда не получала горячей пищи; питание ограничивалось таблетками Hygiama, которые вполне выполняли свое назначение. Когда в 4 час. рассвело, берега не было видно. Но, не желая оставлять неиспользованной ни одной возможности, командир, несмотря на сильную волну и зыбь, лег на курс *W*. Он все же надеялся увидеть берег, прежде чем кончится запас топлива. Перемена курса стала подводную лодку в опасное положение. Ее качало очень сильно, до 40° на каждый борт. Но эта последняя попытка увенчалась успехом; в полдень на правом траверзе показался мыс Калиакра. После определения места выяснилось, что *UB-14* снесло на 15 миль к западу. Попытки при помощи радио и опознавательных сигналов ракетами войти в связь с Варной не увенчались успехом, и *UB-14* была вынуждена вечером стать на якорь во внутренней бухте Калиакры. Весть о себе лодка передала в Варну через посредство болгарских пограничников, подошедших к ней на гребной шлюпке. 19 ноября утром на самолете прибыл начальник германского морского отдела и сообщил, что болгарский дивизион тральщиков доставит подводную лодку в Варну. Но при входе в Варну тральщики подорвались на своих же минах, так что *UB-14* срочно пришлось застопорить машины. Позднее командир узнал, что его подводная лодка была замечена с берега еще накануне вечером, но ее приняли за неприятельскую, занятую постановкой мин. Береговые батареи уже получили приказание открыть огонь по лодке. Трудно понять такую ошибку, так как вряд ли неприятельская подводная лодка стала бы подавать сигналы ракетами. Но этот случай является показателем тех трудностей, с которыми приходи-

лось бороться морским начальникам. Пополнив свои запасы, *UB-14* при лучшей погоде 23 ноября вернулась в Константинополь.

UB-42 13 ноября получила приказание по возвращении *Бреслау* продолжать операцию (черт. 29). Согласно оперативному приказу ей предстояло снова высадить грузинских агентов, а затем держаться на позиции у Новороссийска и у входа в Керченский пролив. 16 ноября в 16 час. *UB-42* подошла к тому же высадочному пункту, что и 8 октября. Когда в 17 ч. 22 м. лодка всплыла, на берегу были замечены условные световые сигналы. Поэтому командир отправил на берег двух грузин в сопровождении унтерофицера и матроса. Среди тихой и темной ночи в 18 ч. 18 м. неожиданно раздался лай собаки и вслед за тем—ружейные выстрелы. Сигнальные огни погасли; но тузик не возвращался, и на сигналы по азбуке Морзе не было ответа. Командир отошел в море и в 20 ч. 45 м. заметил справа парусно-моторную шхуну, которая повернула на подводную лодку. Отходя, *UB-42* передала фонарем условный сигнал, но ответа не получила; очевидно, судно было неприятельским. После многократных, но безответных вызовов в сторону берега в 0 ч. 40 м. 17 ноября командир лег на грунт. На рассвете он всплыл, но на берегу ничего видно не было. Недалеко от места высадки держались замеченная накануне парусно-моторная шхуна и моторный катер. Из этого командир заключил, что деятельность грузин раскрыта. Однако, не желая покинуть своих людей, командир решил пролежать день на грунте, и с наступлением темноты, в 18 ч. 20 м., он всплыл опять. Световые сигналы, условленные на этот час, не горели, на сигналы по азбуке Морзе ответа не было. Попытки в последующие дни были также безрезультатны, ввиду чего командиру пришлось считать своих людей погибшими. Оставшийся на подводной лодке грузин считал высадку в другом пункте бесцельной и, кроме того, не хотел брать на берег при полной неизвестности обстановки крупную сумму денег, ему порученную. Оставалось только отказаться от дальнейших попыток и итти на север. По пути *UB-42* выпустила торпеду в большой пустой пароход (вместимостью 3 500 *m*), но торпеда

рошла под его килем. Зато 22 ноября перед Гудаутами одводная лодка потопила торпедой груженый пароход вместимостью 3 000 *m*), вооруженный носовым орудием. В тот же день был уничтожен подрывными патронами ольшой трехмачтовый парусник (вместимостью 115 *m*) генеральным грузом.

Ввиду отсутствия запаса торпед *UB-42* отправилась ерез Самсун в Босфор, куда и прибыла 28 ноября. Предполагалось тотчас же начать необходимый капитальный емонт; на подводной лодке уже приступили к приготовлениям, связанным с ремонтом, как вдруг командование лотом получило известие о перевозке неприятельских ойск в Салоники. Ввиду того, что других подводных лодок в распоряжении командования в данный момент не ыло, *UB-42* получила приказание итти в район Салоник. же начатые ремонтные работы были прерваны, и 3 декабря *UB-42* вышла из Константинополя. Но уже 5 декабря вследствие проникновения воды в перископ пришлось на этот раз отказаться от операции. Подводная одка снова вернулась в Дарданеллы и после замены ерископа 11 декабря опять вышла в море. Вследствие еисправности дизель-мотор сильно дымил, что неоднократно привлекало внимание неприятельских дозорных ораблей, сбрасывавших противолодочные бомбы, от которых приходилось спасаться погружением на большие убины. Кроме того, выяснилось, что кингстоны пропускают воду и подводная лодка вряд ли в состоянии ыполнить более или менее успешную операцию. Поэтому омандир был вынужден прервать операцию и 22 декабря ернулся в Золотой Рог.

UC-23 вышла через Дарданеллы 22 декабря. Согласно ративному приказу, ей предстояло поставить мины на ммуникациях в Салоникском и Орфанском заливах в проливе Хелидромия, а затем вести операции против еприятельской торговли, спускаясь вплоть до пролива оро (черт. 28). Подводная лодка поставила мины в указанных местах; но в остальной части операции *UC-23* не ела успеха. Единственный раз, когда представилась озможность атаковать пароход, шедший с охранением, орпеда прошла мимо цели. В связи с незнакомством но-

вого командира с данным театром операция была ограничена 10-дневным сроком. 2 января 1918 г. *UC-23* без дальнейших приключений прибыла в Дарданеллы.

В России новая революционная власть громко высказывала желание заключить перемирие и начать мирные переговоры с центральными державами. На основании соглашения с германским командованием восточного фронта начало переговоров намечалось на 1 декабря 1917 г. В связи с перспективой перемирия в Константинополе делались приготовления для усиления подвоза угля из Зунгулдака, где для вывоза лежало наготове 16 000 *т* угля. 3 декабря туда и был отправлен германский пароход *Стамбул* (вместимостью 3 359 рег. тонн бр.), получивший в 1915 г. пробоину, которая после длительных работ только теперь была заделана. Но над угольным снабжением царил какой-то рок. 7 декабря сильный шторм оборвал швартовы стоявшего у мола в Зунгулдаке парохода; дрейфуя на обоих якорях, он выскочил на мель и сломал ахтерштевень. Только в результате многонедельной напряженной работы, часто прерывавшейся плохой погодой, 21 января пароход оказался снова на плаву.

Из телеграммы ген. Людендорфа Энверу-паше от 20 декабря было видно, насколько в Германии рассчитывали на усиление подвоза угля из турецких угольных бассейнов. Ген. Людендорф сообщил, что положение с углем в Германии и зависящая от него доставка военного материала для Турции требуют крайнего ограничения вывоза германского угля; потребности Турции после открытия безопасного судоходства необходимо удовлетворять в большей своей части из Гераклийского бассейна, эксплоатацию которого надлежало поставить на должную высоту увеличением числа рабочих и рациональной организацией, а главным образом, правильным распределением угля турецким главным командованием.

В целях борьбы с недостатком угля, очень заметным во флоте, эскадренные миноносцы поочередно ходили грузиться в Зунгулдак. Хотя поход и требовал значительного количества угля, все же при условии принятия палубного груза можно было постепенно собрать небольшой запас угля для флотилии. Для *Бреслау* тоже было осо-

ождено место у мола в Зунгулдаке, занятое остовом
арохода. Разрабатывалась даже организация приемки
тля *Гебеном*, правда, связанная с большими трудностями.
Одновременно с комиссией, вырабатывавшей условия
еремирия с Россией, пришлось образовать в Одессе спе-
иальную подкомиссию по вопросам перемирия на черно-
орском театре. С германской стороны в ней участвовал
.-адм. Гопман, турецкий флот командировал в качестве
оего представителя к.-адм. Арифа-пашу. В ночь с 15 на
6 декабря 1917 г. было заключено перемирие с Россией.
Черноморского театра касались следующие пункты:
1. Перемирие распространяется на все Черное море и на
се находящиеся на нем морские и воздушные силы дого-
аривающихся сторон.
2. Атаки с моря и с воздуха на порты и побережья дру-
ой договаривающейся стороны запрещаются во всех
орях.
3. Перелеты над портами и побережьями другой дого-
аривающейся стороны, а также через демаркационные
инии запрещены на всех морях.
4. Демаркационные линии на Черном море проходят:
маяка Олинька (Георгиевское гирло Дуная) до мыса
ероса (Трапезонд).
5. Торговля и торговое мореплавание на Черном море
ободны. Установление всех положений по вопросу тор-
овли, как и извещение торговых судов о безопасных мор-
ых путях, возлагается на черноморскую подкомиссию
Одессе.
6. Договаривающиеся стороны обязаны во время пере-
рия на Черном море не предпринимать никаких под-
товлений к морским наступательным операциям.
Вследствие ослабления напряженности военного поло-
ения в связи с перемирием, увеличением в результате
ого подвоза провианта и возобновлением свободной тор-
овли на Черном море, в Константинополе среди руково-
щих кругов наступил кризис настроения. На прави-
ьство нападали в связи с военными спекуляциями
вызывавшимся ими недостаточным питанием населения;
удали обогащение высокопоставленных лиц посред-
вом захвата конфискованного имущества. Взволнован-

ные умы удалось успокоить только значительными обещаниями. Обещания эти заключались в организации комиссии претензий и обеспечения следующих мероприятий:

1. Ввиду того, что из состава трехмиллионной армии только одна треть снабжена оружием, намечается увольнение в широком масштабе для содействия сельскому хозяйству.

2. Принятие строжайших мер в отношении нечестных офицеров и чиновников.

3. Снятие военного положения в вилайетах, не включенных в театры военных действий.

4. Ослабление цензуры, большая свобода печати в столице.

Вопрос снабжения населения столицы стоял очень остро. Незадолго до объявления перемирия из-за транспортных затруднений приостановилась доставка хлеба; хлебный паек был сокращен наполовину (по 180 *г* в день на человека), в то время как большей части населения приходилось питаться только хлебом. Поэтому свобода торгового судоходства на Черном море, обспечивавшаяся договором о перемирии, имела первостепенное значение. Перед заключением договора командующий флотом особенно настаивал на включении в него этого пункта.

Глава XXVIII

МОРСКОЙ БОЙ У ОСТРОВА ИМБРОС

Военная обстановка. Намерения командующего флотом. Создание свободного выходного фарватера. План операции. Оперативный приказ. *Гебен* подорвался на мине. Гибель двух английских мониторов. Английская воздушная атака. Приказание *Бреслау* выйти вперед. *Бреслау* подорвался на мине. Попытка *Гебена* оказать помощь. *Гебен* также подрывается на мине. *Бреслау* среди минного поля. *Бреслау* тонет. Турецкие эскадренные миноносцы пытаются притти на помощь тонущим. Появление английских эскадренных миноносцев. Возвращение *Гебена*. Третий подрыв на мине. *Гебен* на мели. Впечатление в Константинополе. Английская пресса.

Посла заключения перемирия с Россией морское командование стало думать об активных действиях против неприятеля перед Дарданеллами.

2 декабря 1917 г. турецкое главное командование сообщило командующему флотом, что 2 неприятельские дивизии покидают Македонию, направляясь через Салоники в Палестину, и просило выслать на помощь против них подводные лодки. Ввиду того что местные подводные лодки не были в готовности, эта просьба была передана морскому генеральному штабу в Берлине. В своем ответе турецкому командованию командующий флотом дал понять, что считает возможным предпринять крейсерскую операцию *Гебена* и *Бреслау* в направлении Салоник; имея в виду незначительность расстояния (всего 120 миль), он надеялся провести операцию, не подвергая корабли риску встречи с значительно превосходящими их силами неприятеля. Операция, не направленная непосредственно против пере-

броски войск, должна была во всяком случае обеспокоить противника и заставить его сосредоточить перед Дарданеллами более значительные силы. Последнее дало бы больше объектов для атак подводным лодкам и, может быть, разгрузило бы палестинский фронт. Успех на море несколько сгладил бы впечатление, произведенное на турок падением Иерусалима 10 декабря 1917 г.

Энвер-паша ответил, что в основном согласен на операцию, но должен отметить следующие обстоятельства: 1) *Гебен* и *Бреслау*, впоследствии переходящие в собственность турецкого правительства, имеют для Турции такое же значение, как и мощный британский флот для Англии, и 2) если корабли, вероятно, и не встретятся с превосходными силами неприятеля, то все же не следует забывать об опасности со стороны мин и подводных лодок.

После обмена телеграммами с морским генеральным штабом в Берлине и получения согласия последнего на намеченный выход начались приготовления к операции. Прежде всего необходимо было пополнить запасы угля. 21 декабря 1917 г. *Гебен* имел в угольных ямах 1 385 *т* угля (полный запас 3 000 *т*), а *Бреслау*—157 *т* (полный запас 1 200 *т*). В середине декабря эскадренные миноносцы приняли уголь в Зунгулдаке, а 21 декабря—*Бреслау*, для которого погрузка у мола не представляла затруднений. Для *Гебена* условия были менее благоприятны. Он прибыл в Зунгулдак 15 января, но вынужден был стоять на открытом рейде и там принимать уголь с магонов, временами при плохой погоде. 18 января его угольные ямы были наполнены.

Многочисленные подозрительные и часто враждебно настроенные элементы в Константинополе и опыт прежних операций заставили командование поставить в известность о предстоящей операции только ограниченный круг офицеров. Даже командование 5-й армии в Галлиполи не было извещено. Командование проливами оказывало все необходимое содействие: оно выполняло работы в дарданельской крепости, связанные с выходом кораблей в море. В первую очередь приходилось расширить проходы через собственные минные заграждения с 75 *м* до 220 *м* и организовать освещение для ночного

лавания. Чтобы не привлечь внимания неприятельских амолетов, развивавших оживленную деятельность, работы по расширению прохода приходилось выполнять последний момент.

Насколько позволяли тральные средства, за пределы Дарданелл тралился выходной фарватер, свободный от мин. Неоднократные воздушные разведки выяснили, что неприятельского минного заграждения «F-1» (см. карту 19) и сетевого заграждения «№ 1» уже не существует, зато попрежнему стоит заграждение «F-7». Квадраты от 271 до 275 в ноябре 1917 г. в разные периоды трижды обследовались тральщиками и были найдены свободными от мин. 18 января эти квадраты были обследованы еще раз. Тральщики прошли с тралами до квадрата 276 на курсах *W* и *Ost*, и никаких мин не оказалось (см. карту 19). В лоции, составленной комендатурой крепости для данной операции, в качестве рекомендованного выходного курса на основании наблюдений, произведенных на месте, указывался курс *W* через квадраты от 271 и до верхней половины 275 и далее—через квадраты 251 и 239.

Воздушная разведка островов Лемнос и Имброс, произведенная крепостными самолетами, доставила сведения о наличных морских неприятельских силах. С гидроавиабазы Ксанти были затребованы истребители. К вечеру 19 января все батареи крепости были в боевой готовности.

В основе операции лежали следующие соображения: согласно наблюдениям между островами Имброс и Тенедос постоянно находился в дозоре неприятельский эскадренный миноносец; его надо было обойти или же внезапно уничтожить, чтобы избежать преждевременного поднятия тревоги среди находившихся в бухте острова Имброс английских кораблей; на рассвете *Гебен* должен был внезапно появиться перед сильнейшим из противников, в то время как *Бреслау* брал на себя легкие морские силы и уничтожение авиастанции; на случай захвата неприятельских легких сил на *Гебене* и *Бреслау* предполагалось взять в операцию специальные призовые команды; по выполнении этого задания намечался набег в направлении Мудросской бухты на острове Лемнос, с тем чтобы стрельбою непрямой наводкой поражать скученные в тесной бухте неприятель-

ские корабли; *Бреслау* в течение этого времени должен был находиться у южной оконечности Лемноса, доносить о выходе более крупных английских кораблей и наблюдать за результатами действий *UC-23*, которая в качестве единственно находившейся в готовности подводной лодки посылалась на позицию при выходе из Мудросской бухты (в это время *UC-23* находилась в дальней операции, поэтому ее предполагалось вызвать по радио на 20—21 января); порядок возвращения в проливы разрабатывался с таким расчетом, чтобы отряд не позднее захода солнца находился у мыса Геллес; эскадренные миноносцы получали задание обеспечивать в течение дня вход в Дарданеллы, мешая неприятельским подводным лодкам занимать позиции в районе курсов отряда; самолетам противолодочного охранения надлежало вылетать в моменты получения сведений о повороте крейсеров к Дарданеллам или по их требованию.

Командующий флотом считал, что сам по себе выход в море не представляет значительной опасности для кораблей: появления неприятельских подводных лодок с давних пор не наблюдалось; с минами, конечно, приходилось считаться; однако, уже упоминавшиеся наблюдения, произведенные крепостью, позволяли сделать выводы, что большая часть заграждений уже не существует. Прежний опыт показал, что *Гебен* мог выдержать, не теряя боеспособности, 2 минные пробоины, а *Бреслау*, со своей стороны, получивший значительные повреждения на минах, все же без посторонней помощи смог достичь порта. Теперь после приемки кораблями полного запаса угля и окончания подготовительных работ в Дарданеллах нельзя было дольше выжидать с выполнением операции, иначе терялся характер ее внезапности, так как, несмотря на все предосторожности, слухи о подготовке ее все же могли понемногу просочиться. Кроме того, операции благоприятствовала погода; к тому же луна прибывала, но 19 января была еще первая ее четверть, и выход мог быть произведен незаметно.

Командующий флотом назначил на 19 января выход отряда в учебное плавание в Мраморное море и здесь отдал оперативный приказ. В операции участвовали сле-

дующие морские силы: линейный крейсер *Гебен* (кап. 1 р. Штельцель), крейсер *Бреслау* (кап. 1 р. Хиппель), эскадренные миноносцы *Муавенет*, *Басра*, *Нумуне* и *Самсун*, подводная лодка *UC-23*.

Оперативный приказ гласил:

«Константинополь, 17 января 1918 г.

Совершенно секретно.

ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

На крейсерско-набеговый выход из Дарданелл (Vorstoss aus den Dardanellen).

1. Намерение. Уничтожение английских дозорных сил перед Дарданеллами.

2. Сведения о неприятеле. За последнее время замечены неприятельские дозорные силы у островов Имброс и Тенедос, состоящие из одного крейсера типа *Джуно* (Juno), двух мониторов типа *B* и *D*), около трех эскадренных миноносцев, различных дозорных кораблей, рыболовных пароходов и небольших транспортов. Большие корабли стоят обычно на якорных стоянках в бухте Кузу, квадрат 91—южная оконечность острова Имброс, квадрат 175, 216 и у северного побережья острова Тенедос. Дозорный эскадренный миноносец крейсерует между островами Мавро и серединой южного побережья Имброса, второй—к северу от бухты Кузу. Замечены дозорные корабли у сетевого заграждения между бухтами Кузу и Сувла; в бухту Кефало иногда заходят транспорты. Судя по последнему донесению воздушной разведки от 8 января, в бухте Мудрос находятся: английские —2 линейных корабля типов *Кинг Джордж* (*King George*) и *Кинг Эдуард* (*King Edward*), 1 крейсер типа *Сэффолк* (Suffolk), 1 крейсер типа *Нэтал* (*Natal*), 2 эскадренных миноносца, 1 монитор; французские—1 крейсер типа *Глуар* (*Gloire*); затем 1 плавучий госпиталь, 11 пароходов, 30 малых судов.

3. Свои морские силы. Подводная лодка *UB-66* находится на пути в Дарданеллы и получила приказание предварительно зайти на пост Херзингштанд. *UC-23* должна поставить у Мудроса мины и 20 и 21 января занять позицию у Мудросской бухты.

4. Выполнение:

а) *Гебен* и *Бреслау* 20 января в 3 ч. 30 м. должны находиться у Нагары. При проходе мимо Чанака на корабли будут переданы последние сведения. Проход через Дарданеллы должен быть организован с таким расчетом, чтобы на рассвете корабли заняли исходное положение.

б) Эскадренные миноносцы следуют за *Бреслау* до бухты Морто и охраняют вход в Дарданеллы от неприятельских подводных лодок. Они должны взять на себя охрану возвращающихся кораблей от подводных лодок.

в) Самолеты обеспечивают корабли от воздушных атак неприятеля.

г) Дарданельская крепость находится в боевой готовности.

5. Возвращение всех морских сил: не позднее захода солнца.

6. Радиосвязь и сигнализация до открытия огня разрешаются только в крайнем случае (инструкция пользования радио—смотри приложение).

7. В случае тумана в Дарданеллах операция откладывается.

Подпись: Ребейр-Пашвиц».

19 января в 16 час. отряд вышел в море.

20 января в 3 ч. 30 м. корабли находились у сетевого заграждения у Нагары; так же, как и свои минные заграждения, сети были пройдены беспрепятственно под руководством лоцманского офицера. У выхода в Дарданеллы, как предусматривалось оперативным приказом, эскадренные миноносцы были оставлены. Первоначально предполагалось, что два из них будут следовать за кораблями, но от этой мысли пришлось отказаться ввиду того, что эскадренные миноносцы при недостаточной их скорости хода, плохом вооружении и ненадежности машин явились бы скорей баластом, чем поддержкой.

На курс, избранный обоими крейсерами по выходе их из Дарданелл, к сожалению, повлияло следующее обстоятельство. 20 декабря 1917 г. у острова Энос в Сарросском заливе потерпел крушение небольшой вооруженный английский пароход. На нем была найдена морская карта входа в Дарданеллы и водного района, окружающего остров Имброс, с различными нанесенными точками

и линиями. Командующий 5-й армией маршал Лиман-ф.-Зандерс, узнавший об операции в самый последний момент, отправил эту карту морскому командованию, предполагая, что она может иметь значение при выработке плана операции. В штабе флота решили, что линии обозначают расположение английских минных заграждений, и на основании этой карты ранее намеченный выходной курс, рекомендованный крепостью как самый безопасный, был отменен; было решено проложить курс в нанесенный на английскую карту проход, повидимому, предусмотренный для безопасного следования через английские заграждения; решение было принято несмотря на то, что эта карта при сравнении ее с германской картой неприятельских заграждений перед Дарданеллами поразительно мало совпадала с последней. Согласно карте, найденной на пароходе, ближайшая к выходу линия заграждений пересекала фарватер, с давних пор и до последнего времени объявленный тральщиками свободным от мин (карта 19). Эта линия лежала непосредственно рядом с ранее известным заграждением «№ 1», которого, по данным воздушной разведки, более не существовало. Далее, по сведениям летчиков, заграждение «F-7» еще стояло на месте, а значит, следовало полагать, что и часть заграждения, шедшего к мысу Геллес и нанесенного на карту с парохода, тоже существует. Во всяком случае, первоначально намеченный выходной курс пересекал линию, которая, на основании карты с парохода, считалась за заграждение. Весь выход из Дарданелл казался загражденным, и, очевидно, требовалась новая проверка заграждений тралением. Но такая проверка была равносильна отказу от операции: во-первых, тральщиков имелось очень ограниченное количество, во-вторых, при хорошей постановке шпионажа и ненадежном характере значительной части населения неприятель был бы поставлен в известность о готовившейся операции. Поэтому командующий флотом решил отбросить возникшие у него сомнения.

В 5 ч. 41 м. корабли прошли мимо форта Сед-эль-Бар (карта 19). В 5 ч. 55 м. *Гебен* в точке поворота с курса 270° на курс 239° в качестве ориентира для возвращения поставил буй. В 6 ч. 10 м., находясь как раз в мнимом

проходе через заграждение, *Гебен* подорвался на мине; взрыв мины произошел с левого борта в районе отсеков X и XI. Взрыв имел незначительные результаты, и боеспособность корабля не пострадала, поэтому в 6 ч. 22 м. операция была продолжена. На месте взрыва был также сброшен буй. В 6 ч. 32 м. отряд взял курс на Имброс; *Бреслау* получил приказание выйти вперед и задержать суда, находившиеся в бухте Кузу, прорыва которых на *W* командующий флотом опасался. В то время как *Бреслау* пошел полным ходом вперед, *Гебен* в 7 ч. 42 м. открыл огонь артиллерией средних калибров по сигнальной станции и радиостанции на косе Кефало; станция была разрушена после четвертого залпа. Затем *Гебен* открыл огонь главной артиллерией по какому-то однотрубному кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало. Корабль затонул, а вместе с ним после третьего залпа затонул и пароход вместимостью около 2 000 *т*. В 7 ч. 40 *м*. *Бреслау* открыл огонь по двум английским эскадренным миноносцам *Лизард* (*Lizard*) и *Тайгрис* (*Tigris*). Оба эскадренных миноносца обогнули северовосточную оконечность Имброса, следуя курсом *OSO*, и затем, не получив ответа на свои опознательные, легли на курс *N*. *Бреслау* преследовал их самым полным ходом; эскадренные миноносцы, делая зигзаги, уклонялись от накрытий и, следуя под северным берегом Имброса, скрылись из виду. Во время этого преследования, длившегося всего несколько минут, *Бреслау* заметил слева по носу 2 монитора, серый цвет которых сливался с фоном берега; мониторы стояли на якоре в нескольких сотнях метров друг от друга. В 7 ч. 44 м. *Бреслау* открыл огонь, в 7 ч. 49 м. к нему присоединилась с дистанции 9,3 *км* (51 каб.) главная артиллерия *Гебена*. Оба монитора отвечали, но через несколько минут со страшным взрывом пошли ко дну. Это были мониторы: *Рэглен* (*Raglan*) водоизмещением около 5 000 *т*, вооруженный двумя 350-*мм* орудиями и *М-28* водоизмещением в 800 *т*, вооруженный двумя 150-*мм* орудиями. Из команды обоих кораблей 132 чел. спаслось, достигнув берега вплавь. В 8 ч. 5 м. *Гебен* сделал еще 4 залпа по кораблю с решетчатой мачтой, стоявшему в бухте Кефало, который сильно накренился после чет-

мертого залпа. Вскоре над бухтой Кузу поднялось боль-
шое облако от взрыва. Вероятно, произошел пожар склада
горючего авиабазы, обстрелянной *Бреслау*. Ввиду того
что других подходящих целей для обстрела не имелось,
командующий флотом отдал приказание повернуть, имея
намерение следовать теми же самыми, очевидно, свобод-
ными от мин курсами, вплоть до точки, находящейся
к югу от Имброса, а затем пройти к Мудросской бухте.
Для *Гебена* представлялось затруднительным следование
ночным обратным курсом ввиду выхода из строя гирокомпасов (вероятно, вследствие минного взрыва), поэтому
приходилось итти, все время определяясь по двум углам.
В 8 ч. 16 м. *Бреслау* просемафорил: «Неприятельская
подводная лодка слева за кормой». В 8 ч. 20 м. за кормой
снова показались оба эскадренных миноносца, а в 8 ч. 26 м.
2 неприятельских самолета. *Бреслау*, шедший в кильватер *Гебену* в расстоянии около 1 000 *м* ($5^1/_2$ каб.), в 8 ч. 26 м.
получил приказание по семафору выйти вперед, для того
чтобы *Гебен* мог использовать свои зенитные орудия
против неприятельских самолетов, не угрожая при этом
Бреслау. Уже в 8 ч. 28 м., в то время как *Бреслау*
уклонился влево, в 300 *м* за кормой *Гебена* упала первая
бомба. В 8 ч. 31 м. при выходе вперед *Бреслау* подорвался
на мине; взрыв пришелся в кормовой части крейсера с
правого борта; в результате вышли из строя паровой
и ручной приводы руля и правая турбина низкого давления. Корабль потерял возможность управляться рулем.
В 8 ч. 33 м. *Гебен* повернул вправо, чтобы взять *Бреслау*
на буксир; в это время на его правом траверзе в расстоянии 200 *м* упали еще 2 бомбы. Наблюдатель, находившийся на марсе *Бреслау*, заметил по носу и с правого борта
еще мины; известие было передано по рупору на флагманский корабль: «Между *Гебеном* и *Бреслау* повсюду мины».
С величайшей осторожностью маневрировал командир
флагманского корабля, чтобы притти на помощь тяжело
пострадавшему легкому крейсеру. Но все его умение управляться не привело ни к чему: в 8 ч. 55 м. *Гебен* получил
тяжелое сотрясение от удара в левый борт. Столб воды
поднялся кверху выше мачты и обрушился на корабль.
Фор-брамстеньга, поддерживавшая антенну, рухнула, но

антенна осталась цела. Снова доносили о минах справа, слева и по носу. Они были отчетливо видны в прозрачной воде. Только изумительно ловким маневрированием командиру удалось избежать всех этих бесчисленных источников опасности.

После первого взрыва оба английских эскадренных миноносца попытались приблизиться к *Бреслау*, но этому помешал огонь кормовых орудий последнего. На корабле еще надеялись на спасение *Бреслау*. В то время как в нижних помещениях технический персонал старался вернуть кораблю боеспособность и боролся с проникновением воды, на палубе прислуга кормовых орудий удерживала эскадренные миноносцы на почтительном расстоянии, прислуга орудий левого борта и прислуга подачи приготовлялись к приему буксиров, а прислуга орудий правого борта стреляла из винтовок совместно с пятью пулеметами по самолетам. Тем временем командир *Бреслау* задним ходом вышел из кольца замеченных мин. Но при этом в 9 час. крейсер снова подорвался на двух минах, которые одна за другой взорвались между обеими задними кочегарками и обоими машинными отделениями левого борта. Теперь *Бреслау* лишился хода и дрейфовал с небольшим креном на левый борт и с сильным диферентом на корму. Посреди минного поля ничто уже не могло спасти корабль. Тотчас же вслед за этим четвертая мина взорвалась под четвертой кочегаркой, а в 9 ч. 5 м.—пятая под носовой частью, близ мостика. Корабль, уже заливаемый с кормы, сразу же перевалился на левый борт. Командир отдал приказание покинуть корабль. Оставшиеся в живых после взрывов бросились за борт. Крейсер *Бреслау* выпрямился и затем, погружаясь с высоко поднятой носовой частью, быстро затонул. Из всего личного состава, который в течение первого получаса распевал в воде патриотические песни, через $1^1/_2$ часа после гибели корабля английскими эскадренными миноносцами *Лизард* и *Тайгрис* было спасено 162 чел. Большое число людей погибло за последние четверть часа, закоченев в воде (+ 8° С). Среди погибших был и командир. Убедившись, что нет возможности спасти *Бреслау*, командующий флотом решил по крайней мере сделать все возможное для спасения его храброй команды.

В 9 ч. 4 м. он вызвал по радио эскадренные миноносцы. Командующий флотилией эскадренных миноносцев уже после первого взрыва на *Бреслау* собрал свои корабли и по получении радио тотчас же направил их самым полным ходом к месту происшествия. Кратчайший путь согласно карте, найденной на пароходе, шел через предполагаемый район минных заграждений. Ни минуты не задумываясь, эскадренные миноносцы избрали этот курс и прошли благополучно; очевидно, линии на карте не обозначали заграждений. В 9 ч. 14 м. эскадренные миноносцы снова приняли радио: «Выходить немедленно». Эскадренный миноносец *Басра* дошел до квадрата 215, *Муавенет*— до квадрата 238, *Нумуне* и *Самсун* следовали вплотную за ними. В 9 ч. 23 м. с севера появились оба английских эскадренных миноносца. Поэтому в 9 ч. 25 м. *Гебен* отдал флотилии приказание возвращаться обратно. Неприятель, превосходивший турецкие эскадренные миноносцы и в вооружении и в скорости хода, в 9 ч. 20 м. открыл по последним огонь. *Басра* находился в 5 *гм* (3 каб.) от места гибели *Бреслау*, но из-за сильного огня противника вынужден был отвернуть. Он получил два попадания 100-*мм* снарядами в корму под ватерлинией: отсек I наполнился водою, в отсеке II была пробита водонепроницаемая переборка, но его удалось позднее откачать. *Басра* открыл ответный огонь и пытался уйти под прикрытием дымовой завесы; английские эскадренные миноносцы старались отрезать турецкие, пока в 9 ч. 48 м. не попали под огонь береговых батарей. В 9 ч. 45 м. с дистанции 80 *гм* (43½ каб.) *Муавенет* открылогонь, стараясь прикрыть *Басра*. Благодаря огню крепости, которая по наблюдению *Муавенет* достигла попадания в один из неприятельских эскадренных миноносцев, последние в 9 ч. 55 м. прекратили обстрел *Басра*. Последний направился к *Гебену* в качестве противолодочного охранения. В 9 ч. 52 м. *Муавенет* прекратил огонь.

Считаясь с тем, что *Гебен* дважды подорвался на минах, а также с минной опасностью и наличием неприятельских подводных лодок, атаки которых могли повлечь за собою его гибель, командующий флотом счел невозможным дальнейшее пребывание *Гебена* на месте в качестве прикрытия

эскадренных миноносцев, спешивших на помощь *Бреслау*, а также и продолжение операции в направлении Мудросской бухты. Он приказал *Гебену* возвращаться. Дальнейшее плавание осуществлялось опять при условии определения места по углам; поворот в предполагавшийся проход в минном заграждении *Гебен* произвел опять в той же точке, в которой он повернул вправо. Поставленный буй не был найден. В 9 ч. 48 м. *Гебен* снова подорвался на мине близ того же места, что и утром; взрыв пришелся под отсеками III и IV правого борта и, как и первый взрыв, имел небольшие результаты. В то время как *Гебен* направлялся к выходу в Дарданеллы, его энергично атаковали 8—10 неприятельских самолетов. Всплески бомб ложились вокруг корабля, иногда по 20 одновременно, но попаданий не было достигнуто. В 10 ч. 5 м. показались германские самолеты из Чанака; завязался воздушный бой, во время которого один из самолетов противника стремительно упал весь в огне, а другой был вынужден снизиться и попал под обстрел с берега.

Вход *Гебена* в Дарданеллы обеспечивался от подводных лодок эскадренными миноносцами, по которым неприятельские самолеты тоже сбрасывали бомбы, но безрезультатно; корабли отвечали ружейным огнем.

В 10 ч. 30 м. *Гебен* вошел в Дарданеллы, эскадренные миноносцы последовали за ним в разомкнутом строю. При проходе через свои минные заграждения *Гебен* и эскадренные миноносцы были снова атакованы бомбами с самолетов. В 11 час. *Гебен* прошел последнее заграждение, и лоцман был отпущен. При следовании через проход в сетевом заграждении *Гебен* наскочил на Нагарскую банку и не мог сойти с нее своими средствами.

Первоначально операция произвела эффект, на который она была рассчитана. 20 января в 7 час. англичане дали всем своим кораблям открытую радиограмму: «Неприятельские корабли в восточной части Средиземного моря. Всем торговым судам, находящимся восточнее Мальты, следовать в ближайший укрепленный порт». Хотя помеха судоходству носила временный характер, все же можно было считать, что этот приказ нарушил торговое и транспортное движение. Но надежды на усиление неприятель-

ких морских сил в водах перед Дарданеллами не оправдались, так как неприятель, помимо известной ему гибели *Бреслау*, возлагал большие надежды на повреждения, полученные *Гебеном*, несколько преувеличивая их серьезность.

Нетрудно критиковать тактический маневр задним числом, когда все внешние впечатления и влияния отсутствуют, но тем не менее нельзя обойти молчанием роковой выход *Бреслау* в голову *Гебена*. Приказ о проходе *Бреслау* вперед был отдан в целях большего удобства стрельбы из зенитных орудий *Гебена*. Эти орудия могли быть использованы и при нахождении *Бреслау* за кормой, ибо вероятность получить попадание бомбой была для *Бреслау* не очень велика, как это потом доказал опыт. Но в заминированном районе надо было избегать каждого маневрирования, которое не было неизбежно необходимо, в особенности же в связи с повреждением компасов на *Гебене*, лишавшем уверенности в его прокладке. К несчастью, командир *Бреслау* решил обойти флагманский корабль слева и тем самым приблизился к подозрительному в в смысле минных заграждений фарватеру. Проход *Бреслау* по правому борту *Гебена* имел бы еще и то преимущество, что борт являлся подветренным, ввиду чего дым *Бреслау* не мешал бы флагманскому кораблю, но, с другой стороны, согласно правилам расхождения судов в море обгоняющий корабль проходит по левому борту обгоняемого.

Обсуждая эту операцию, английская пресса уделяла немало места прорыву кораблей из Мессины в Дарданеллы в 1914 г. Подчеркивалось, что этот прорыв изменил весь ход войны для Антанты. Газета «Таймс» от 22 января 1918 г. пишет:

> «Несмотря на постыдную деятельность (schändlichen Laufbahn)[1] *Гебена* и *Бреслау*, не было других двух кораблей, которые оказали бы такое влияние на войну. В военно-морской истории они навсегда останутся памятными. История их ухода из Мессины рисует одну из наших величайших ошибок».

[1] Текст гласил: In spite of the «ignominious nature». и т. д.

И в заключение:

«Ошибка, сделанная в Мессинском проливе, прямым путем привела к блистательной неудаче у Галлиполи и к осаде Кут-эль-Амара. Редко случалось, чтобы на войне одна ошибка влекла за собой столь многочисленные и длительные последствия».

В газете «Обзервер» от 27 января корреспондент по морским вопросам Фиенн писал:

«Во всей мировой истории нельзя найти двух других кораблей, которые оказали бы столь гибельное влияние на политику»

и далее:

«Ни одна ошибка не обошлась нам так дорого, как то, что мы выпустили *Гебен* из Мессины. Это повлекло за собой галлипольские гекатомбы, вступление Болгарии в войну и салоникскую авантюру, которая легла такой тяжестью на наши источники снабжения. Вследствие той же причины мы были лишены возможности вполне использовать нашу военно-морскую мощь в Египте и Палестине».

Глава XXIX

БОРЬБА ЗА *ГЕБЕН*

Положение *Гебена* после посадки на мель. Противоторпедочная охрана. Меры против обстрела неприятелем. Первые безрезультатные попытки снятия с мели. Неприятельские воздушные атаки. *Торгут* ошвартован вдоль борта *Гебена*. Песчаная банка постепенно размывается работой винтов. Попытка стягивания. *Гебен* разворачивается, но все еще остается на мели. *Торгут* продолжает свою работу. Новые попытки стягивания. *Гебен* сошел с мели. Уничтожение английской подводной лодки.

Для следования через проход в сетевом заграждении командование районом проливов изготовило кроки, вычерченные вручную, на которых были нанесены буи, ограничившие сетевое заграждение, но не был нанесен буй, отмечавший отмель, выступающую от мыса Нагара; внешний вид этого буя совпадал с внешним видом буев сетевого заграждения. При выходе из Дарданелл в темноте этот буй не был замечен с *Гебена*, а лоцман не обратил на него специального внимания личного состава. При обратном входе после прохождения минного заграждения командующий флотом, считая, что при ясной погоде больше не предвидится навигационных трудностей, отпустил лоцмана еще до прохода через сетевое заграждение, против чего не возражали командир и старший штурман. На соответствующий вопрос штурмана лоцман подтвердил, что *Ost*-й буй следует оставить слева. В дальнейшем командование корабля считало буй, не показанный на схеме, за *Ost*-й буй заграждения, ввиду чего оста-

Черт. 32. Положение *Гебена* на мели с 20 по 26 января 1918 г.

вило его слева. Вследствие этого в 11 ч. 32 м., имея 15-узловой ход, *Гебен* сел на мель (черт. 32).

Неблагоприятное положение корабля, правда, защищенного минными заграждениями, но вне сетевого заграждения, в сфере действий подводных лодок, воздушных атак с Имброса и стрельбы непрямой наводкой из Сарос-ского залива, заставляло с величайшей энергией взяться за снятие его с отмели. Первые попытки сойти самостоятельно показали, что для этой цели необходимы более

значительные усилия, поэтому приходилось считаться с тем обстоятельством, что противник предпримет все возможное для уничтожения почти беззащитного корабля, и принимать все меры для обороны корабля и для отражения неприятеля. Для охраны от подводных лодок была установлена непрерывная дозорная служба эскадренных миноносцев, для чего привлекался весь наличный состав флотилии, включая самые малые миноносцы. Для противовоздушной обороны были стянуты самолеты и зенитные орудия, имевшиеся в распоряжении командования проливами и 5-й армии в Чанаке.

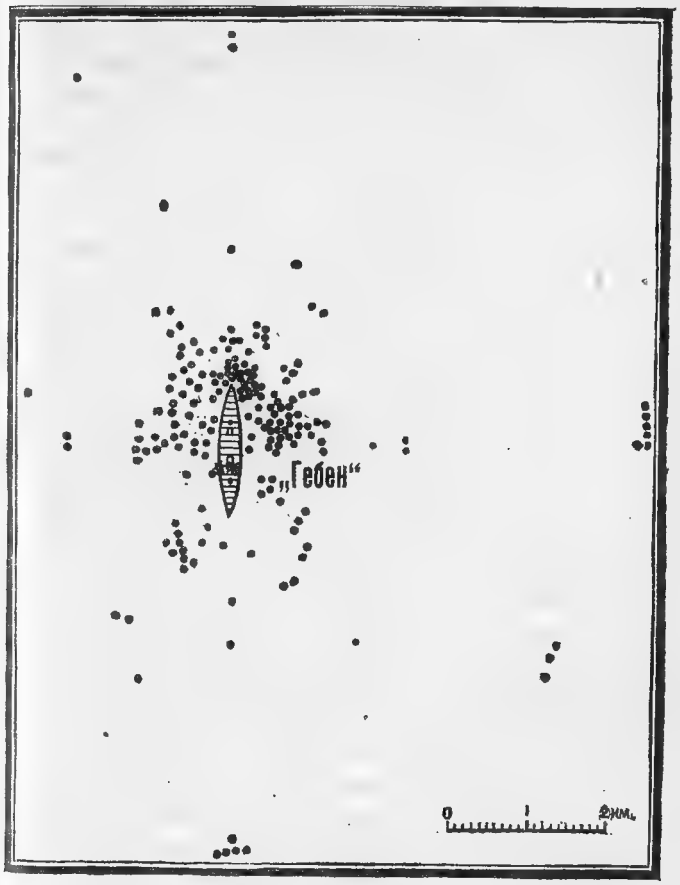
В связи с тем, что можно было ожидать открытия стрельбы с неприятельских кораблей из Саросского залива, что неоднократно применялось обеими сторонами во время боев за Галлиполи, на полуострове были начаты приготовления для противодействия огню противника; для этого с *Гебена* был послан под руководством старшего артиллериста морской десантный отряд и турецкие артиллерийские команды местных армейских частей. Приготовления были закончены 25 января. Предполагалось отвечать на огонь противника из двух тяжелых орудий *Гебена*. 24 января с 21 ч. 20 м. до 23 ч. 30 м. неприятель произвел обстрел *Гебена*, ведя стрельбу непрямой наводкой. По донесению наблюдательного пункта десантного отряда, в стрельбе участвовали 2—3 корабля. Судя по всплескам, можно было предполагать, что стрельба ведется 105—150-*мм* орудиями: все снаряды ложились недолетами в 1 000 *м* (5½ каб.), но направление на *Гебен* было взято правильно. Береговые батареи отвечали на огонь, но стрельба без применения прожекторов или осветительных снарядов, лишь руководствуясь вспышками выстрелов, поневоле была безрезультатна.

На *Гебене* для облегчения носовой части 20 января началась перегрузка боевого запаса с носа на корму; кроме того, затопили кормовые отсеки. За корму завезли два 10-тонных адмиралтейских якоря для стягивания с мели в помощь машинам. Но попытка снять корабль не увенчалась успехом. Надежда, возлагавшаяся на буксиры, тоже не оправдалась. Из Константинополя были присланы все имевшиеся в распоряжении суда, и неустанная работа

шла день и ночь; старались облегчить носовую часть *Гебена*, разгрузив ее от боевого запаса и инвентаря. 21 января в 18 ч. 15 м. прибыл линейный корабль *Торгут-Рейс*, участие которого могло сыграть решающую роль. В тот же вечер были сделаны две попытки снять *Гебен*, но тяжелый корабль не двигался с места.

Ежедневные все учащавшиеся воздушные налеты мешали работам на *Гебене*, эскадренным миноносцам противоло-дочного охранения, линейному кораблю *Торгут* и мно-жеству вспомогательных судов. Самолеты днем и ночью неутомимо сбрасывали бомбы. Особенно неблагоприятные условия бывали для *Гебена* в утренние часы, когда туман низко стелился у поверхности воды и только верхушки мачт торчали из него. В таких случаях, услышав звук мотора, все напряженно ожидали сбрасывания бомб, которому нельзя было оказать противодействия. Преду-преждения о приближении неприятельских самолетов давались из лагеря десантного отряда, расположенного высоко над уровнем моря в Килия-Тепе. Это давало воз-можность заблаговременно прекратить перегрузку бое-вого запаса и укрывать людей. Несмотря на значительное число сброшенных бомб (сосчитано 180), было всего два попадания (черт. 33). 22 января в 11 ч. 48 м. одна бомба попала в заднюю трубу и причинила незначительные по-вреждения трубопроводу сирены; в дымовой трубе она образовала пробоину диаметром в 3 *м*, которую заделали асбестовыми матами. При этом взрыве был легко ранен дальномерщик. В течение 23 января один воздушный налет следовал за другим. В военном дневнике *Гебена* мы чи-таем:

> «С 10 час. до 10 ч. 18 м. воздушная тревога. Шесть само-летов сбрасывают бомбы. С 10 ч. 20 м. до 10 ч. 30 м.—2 само-лета сбрасывают бомбы. С 11 ч. до 11 ч. 11 м.—4 самолета сбрасывают бомбы. С 11 ч. 45 м. до 12 час.—8 самолетов сбра-сывают бомбы. С 14 ч. 40 м. до 15 ч. 05 м.—8 неприятельских самолетов сбрасывают бомбы. В 14 ч. 45 м. неприятельский самолет сбит германским одноместным истребителем. С 17 ч. 07 м. до 17 ч. 21 м.—4 самолета сбрасывают бомбы. С 20 ч. 8 м. до 20 ч. 43 м. —3 самолета сбрасывают бомбы. С 21 часа до 22 ч. 02 м.—1 самолет сбрасывает бомбы».



Черт. 33. Результаты бомбометания неприятельских самолетов по *Гебену* с 20 по 25 января 1918 г.

В этот день неприятель добился второго попадания; во время последнего налета, вечером, одна бомба попала в левый ящик противоминных сетей, из которого вырвала часть длиною в 1 *м*. Согласно сообщению английской газеты «Таймс» от 30 марта 1918 г., за 276 налетов было сброшено около 15,4 *т* бомб.

Такая же усердная и напряженная работа, как на *Гебене*, шла и на *Торгуте*. После первых напрасных попыток

снять *Гебен* с мели *Торгут* был вынужден 24 января итти в Константинополь для пополнения запасов топлива. Там он захватил различные материалы, стальные и пеньковые тросы, скобы и т. п. и 25 января в 2 ч. 30 м. снова спешно вышел в море. Тем временем на *Гебене* производилась попытка разрыхлить песчаную банку, на которой сидел *Гебен*, размывая ее работой винтов, для чего вдоль борта *Гебена* был ошвартован буксир. Инициатива применения этого метода принадлежала германскому офицеру, прибывшему вместе с буксиром из Константинополя и с успехом применявшему его при снятии парохода *Стамбул* в Зунгулдаке. *Торгут* прибыл к Нагаре 25 января в 18 ч. 15 м.; было решено ошвартовать его кормой к правому борту *Гебена* и затем работой обоих его винтов попытаться размыть банку. После тщетных попыток ошвартовать 10 000-тонный корабль с помощью буксиров командир *Торгута* (турецкий командир Насми), несмотря на тяжелые условия в смысле течения и ветра, самостоятельно подошел к борту (черт. 32). Маневр был закончен только в 23 час.; винты *Торгута* работали всю ночь. Струя от винтов смывала песок, и измерения глубины показывали, что последняя постепенно возрастает. Ввиду постепенного увеличения глубины линейный корабль приходилось все время подтягивать на швартовах вперед. Это применение морской практики, а также осторожность, которую необходимо было соблюдать при работе машин, ставили высокие требования всему личному составу линейного корабля, состоявшему преимущественно из молодежи, морское обучение которой из-за недостатка угля было далеко не достаточным.

В 10 час. 26 января выяснилось, что глубины до самой носовой башни *Гебена* уже доведены до 9—10 *м*. Сделана была новая энергичная попытка стащить *Гебен*, причем кроме *Торгута* его с обоих бортов тащили мощные буксиры. *Гебен* дал машинам самый полный ход назад; при этом его развернуло на 13° в сторону, и он получил крен на правый борт; это показывало, что песчаная банка начала разрыхляться. Хотя корабль еще не сошел с мели, но все же это событие подняло настроение личного состава и придало уверенность в правильности избранного способа. *Торгут* тотчас же снова ошвартовался у борта *Гебена* и начал

работать винтами. Благодаря сильному *N*-му ветру деятельность неприятельских самолетов была невозможна. В 16 час. наблюдения показали, что струя от работы правого винта *Торгута* проходит под днищем *Гебена* и появляется на поверхности воды по противоположному борту крейсера. Это доказывало, что грунт песчаной банки под *Гебеном* переместился. Тотчас же была сделана попытка стащить *Гебен*; для этой цели 2 буксира ошвартовались с каждого его борта, а *Торгут* тянул в направлении правой раковины. При буксировании и заднем ходе *Гебена* последний медленно повернулся вправо, затем обратно—влево. Эти повороты поддерживались соответствующими ходами машин, и в 17 ч. 47 м. *Гебен* сошел с мели. Спешно были отданы все буксиры, и в 9 ч. 50 м. *Гебен* и *Торгут* направились в Константинополь. 27 января с развевающимися стеньговыми флагами, имея германский военный флаг на гротстеньге, оба корабля встали на якорь в Босфоре.

Неприятелю за 6 дней не удалось уничтожить *Гебен*. Воздушными атаками и слабым огнем артиллерии он не достиг своей цели; тогда он пустил в дело подводные лодки. Но было уже поздно. 28 января у Нагары, на месте посадки *Гебена*, была замечена подводная лодка *Е-14*, взята под обстрел и сильно повреждена. При попытке уйти в позиционном положении, она была обстреляна у Кум-Кале крепостной артиллерией и потоплена; 9 чел. команды были взяты в плен. В тот же день у Нагары пулеметным огнем был сбит неприятельский самолет; летчики—2 английских офицера—были взяты в плен. Борьба за *Гебен* была проиграна противником с потерями.

Глава XXX

ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА НА МАЛОАЗИАТСКОМ ТЕАТРЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

Решение захватить Ирак. Точка зрения генерала Фалькенгайна. Необходимость организации службы снабжения на Евфрате. Образование Евфратской речной флотилии. Поражение турок на Евфрате. Перенос района операций в Палестину. Деятельность анатолийских железных дорог. Создание береговых батарей. Береговая оборона в Сирии. Английское наступление на Евфрате. Расформирование речной флотилии.

Между германским и турецким верховными командованиями состоялось совещание, которое привело к решению возложить на ген. Фалькенгайна завоевание Ирака (карта 17). 7 мая 1917 г. он прибыл в Константинополь и тотчас же отправился в полевую поездку по Месопотамии, чтобы составить себе представление о возможностях проведения операции. Изучение на месте показало, что план представляет необычайные затруднения, но все же его выполнение возможно. Турецкое командование выставляло сухопутную армию, а Германия со своей стороны обязалась усилить снабжение, в частности подвоз угля и железнодорожного материала, и оказать действительную поддержку флотом. В первую очередь требовались организация и улучшение судоходства на Евфрате и Тигре. В конце мая 1917 г. между ген. Фалькенгайном и в.-адм. Сушоном состоялось предварительное совещание. На этом совещании, а также на последующих выяснилось, что Фалькенгайн считает содействие флота в организации снабжения, вернее, создание необходимой связи с Ираком,

решающим фактором успеха операций. После оценки обстановки Фалькенгайн высказался об общем положении в том смысле, что англичане будут продолжать наступление как на синайском фронте, так и на иракском, на последнем, вероятно, только по окончании жаркого периода года, а на синайском—в близком будущем. Надо было считаться с тем обстоятельством, что турецкое главное командование может оказаться вынужденным перебросить сильные части войск, предназначенных для иракской операции, на синайский фронт. Командование флотом ставило флоту 3 следующих задачи:

1. Помощь лесозаготовкам в районе Гексу и транспорту леса на верфи, изготовляющие шартуры.
2. Принятие и обеспечение снабжения на Евфрате от Джераблуса до Хита.
3. Сохранение и по возможности расширение строительства шартуров в Джераблусе.

Для этого было необходимо значительно увеличить личный состав и доставить из Германии моторные катера. Первоначально предусматривалась лишь организация службы снабжения на Евфрате; но вскоре выяснилась необходимость усиления судоходства и на Тигре, а затем организация и обслуживание речных военных флотилий на Тигре и Евфрате (речь шла о минах и вооруженных судах).

В оперативном отношении евфратская речная флотилия подчинялась командованию фронтом, во всех других вопросах—Средиземноморской дивизии. В отношении службы тыла флотилия находилась в зависимости от евфратской инспекции тыла, но тем не менее командующему флотилией приказом командующего фронтом (Фалькенгайна) была обеспечена широкая самостоятельность, и инспектору тыла было запрещено вмешиваться в сферу речных и технических его мероприятий. Ежедневная норма отправления грузов была установлена в 180—200 *т*. Было построено около 400 двойных шартуров способом, который описывался выше. Дальнейшие строительные возможности зависели от подвоза дерева, который был очень затруднен, и все зависело от достаточного запаса дерева на Верхнем Евфрате и его притоках. Охрану

судоходства и обвехование реки несли моторные катера, заказанные в числе двенадцати в Германии. Базами им служили следующие 6 пунктов: Джераблус, Мескене, Рекка, Дар-эс-Сор, Албу-Кемал, Ана (карта 17). В этих пунктах были оборудованы базы и имелись радиостанции. Командующий речной флотилией имел на своих кораблях 6 собственных радиостанций, благодаря чему он держал в своих руках службу наблюдения и связи на всем протяжении реки независимо от берегового телеграфа.

Для речных операций были организованы две группы: первая состояла из четырех 105-*мм* /40 орудий, поставленных на четыре канонерских шартура, и четырех шартуров с боевым запасом; кроме того, для каждого орудия имелась разборная береговая установка; вторая группа имела три 60-*мм* десантных орудия на шлюпочных и десантных установках; наконец, флотилия имела в своем распоряжении мины, тралы и подрывную партию.

Одна из групп речной флотилии должна была использовать находившиеся на Тигре 3 парохода для службы снабжения и организовать местное судоходство на келлеках подобно судоходству на шартурах по Евфрату.

Личный состав евфратской речной флотилии покинул Константинополь 17 сентября и 24 сентября прибыл в Джераблус. Благодаря неутомимой деятельности командиру удалось справиться со всеми затруднениями и организовать речной транспорт. Особенной осторожности требовало обращение с командой шартуров, местными турками, которые были сведены в роты. Большие затруднения возникали в связи с заработной платой: бумажный турецкий фунт падал все больше и больше, местные жители принимали его по невероятно низкой оценке. Команда шартуров отказывалась отправляться в путь без оплаты твердой валютой; действительно, за бумажные деньги ничего нельзя было купить. Главной заботой командующего флотилией становилось добывание необходимой валюты. По прибытии шартуров на место назначения приходилось заботиться о том, чтобы шартуры возвращались обратно вверх по реке совместно (в случаях, если они не буксировались моторными катерами). Совместное возвращение было необходимо из-за арабских

разбойничьих банд, которые грабили отдельных путешественников, не гнушаясь самой скудной добычей.

То, что генерал Фалькенгайн предсказал заранее, случилось в октябре 1917 г.; турецкие войска пришлось перебросить на палестинский фронт. Командование этой группой войск еще в октябре предполагалось перевести в Иерусалим.

Турецкие войска на Евфрате тем временем понесли существенное поражение. Турецкая евфратская группа была захвачена в плен англичанами; взятие Хита было уже за горами. Взамен на фронт была направлена 50-я турецкая пехотная дивизия, переброшенная, главным образом, по реке евфратской речной флотилией. Продовольственные затруднения заставили отвести турецкий 13-й корпус от Диалы на Тигр. Положение турецких войск ухудшалось еще из-за дезертирства. Но, несмотря на перенос центра тяжести операций в Палестину, снабжение на Евфрате надлежало наладить в намеченных размерах, чтобы быть наготове для встречи всевозможных затруднений в деле обеспечения армии продовольствием и другим снабжением. Новой задачей для евфратского речного отряда являлась теперь добыча хлеба и дров в северной части евфратского театра, доставка этих грузов по реке до Джераблуса и погрузка на железную дорогу для Палестины. Для этой цели приходилось продолжить тыловые коммуникации на север до горного хребта, находящегося на северо-восток от Самсата.

В начале сентября 1917 г. морской специалист при штабе ген. Фалькенгайна сообщал следующие сведения о тяжелом состоянии транспорта на анатолийской и багдадской железных дорогах: весь путь одноколейный, с перерывом между Карабунар и Гелебек. На этом промежутке действует таврская полевая железная дорога; таким образом, в Карабунаре и Гелебеке приходится производить перегрузку; широколейная железная дорога через хребет Аманус, правда, закончена, но полное ее использование еще невозможно ввиду неготовности верхнего строения пути (баласта); ощущается недостаток во вполне исправных локомотивах, особенно к югу от Тавра. В адрес фронта Фалькенгайна в тот период отхо-

дило ежеднево 3 воинских поезда и еженедельно—шесть товарных поездов. С 1 сентября 1917 г. для евфратского речного отряда намечено 12 товарных поездов (1 200 *т*), в том числе поезда со снаряжением для шартуров и боевым запасом. Что касается строевого леса для шартуров, то всего было доставлено 250 000 бревен тополя и из Александретты в Джераблус—200 *т* строевого леса. При наличии этого материала в течение четырех месяцев можно было ежедневно строить 20 двойных шартуров; дерева было достаточно и на постройку 30 больших шартуров, а также и канонерских шартуров.

В октябре 1917 г. выяснилась необходимость усилить береговые батареи в районе Аданы[1] и, главным образом, озаботиться обеспечением тыла армии от неприятельского десанта. Для этой цели речной отряд передал шесть 105-*мм* L/40 орудий и 4 пулемета вместе с прислугой; они поступили в распоряжение сухопутного командования Сирии и Зап. Аравии, во главе которого стоял морской министр Джемаль-паша. Морская батарея получила название батареи Джемаля-паши; четыре 105-*мм* L/40 орудия были установлены у Аяса, 2 орудия—на побережье, расположенном далее на северо-восток. Главное командование проливами организовало и снабдило гидроавиабазу в Мерсине; на ее обязанности лежала дальняя разведка в сторону Кипра и ближняя—в районе Александреттского залива и в соседних районах, а также обнаружение минных заграждений и отражение неприятельских набеговых операций. Условия взлета и посадки для самолетов были в Мерсине неблагоприятны, но в более удобных местах нельзя было наладить снабжения вследствие затруднений с дорогами. Расстояние для дальней разведки было настолько велико, что, как правило, приходилось по пути дополнительно принимать горючее. Но, несмотря на все эти затруднения, авиабаза доставляла ценные разведывательные материалы в виде донесений и снимков. Небольшой морской отряд был выделен и для Геннисаретского озера; здесь снабжение обслуживалось евфратским моторным

[1] Узловой пункт багдадской железной дороги между Мерсиной и Александреттой.—Прим. перев.

катером и лихтером; отряд подчинялся армейскому автомобильному парку в Тивериаде.

В январе 1918 г. на Евфрате вступила в строй евфратская речная флотилия. Она представляла собой значительную боевую силу, имея в своем распоряжении два 105-*мм* L/40 орудия, установленных на железных лихтерах, шесть 60-*мм* орудий (из них 3 на моторных шартурах), 4 пулемета и некоторое количество мин. В оперативном отношении флотилия подчинялась 50-й пехотной дивизии (евфратская группа) и, кроме выполнения активных задач, должна была еще обеспечивать судоходство от Анаха вниз по течению.

Группа, отправленная на Тигр первоначально только в качестве разведывательного отряда, постепенно выросла в тигрскую снабженческую часть и имела все возрастающее значение в вопросе снабжения 6-й турецкой армии, связанном с большими трудностями. Введение в строй пяти турецких пароходов, имевшихся на Тигре, было возможно только при помощи этой группы, но эта работа ставила новые требования незначительному германскому личному составу. Разносторонние задачи тигрской группы в начале февраля 1918 г. были следующие: перестройка некоторых пароходов под нефтяное топливо, участие в розысках месторождений жидкого топлива и их использование и военное обеспечение р. Тигра. Транспортный вопрос был здесь особо сложен, так как сообщение на грузовых автомобилях от места окончания Багдадской железной дороги у Нисибина до Моссула (около 250 *км*) поддерживалось лишь условно, а в плохую погоду вовсе прекращалось. Наконец, в распоряжении фронта Фалькенгайна состоял отряд береговой обороны в Сирии. В феврале 1918 г. посты морской службы находились в Карataше, Александретте, Тартусе, Бейруте, Самарии, Кесарии и у выхода фланга 8-й турецкой армии к морю. Командование береговой обороной находилось в Бейруте, который одновременно служил базой для подводных лодок и неоднократно использовался в качестве таковой германскими подводными лодками, получавшими здесь топливо и продовольствие, а также новые сведения об обстановке, которые, кроме того, ежедневно

передавались им по радио. Наблюдение на постах велось круглые сутки германским личным составом.

25 февраля 1918 г. ген. Фалькенгайн был отозван в Германию, и командование над фронтом принял ген. Лиман-ф.-Зандерс. Но одновременно со сменой командования из состава фронта были выделены 2-я и 6-я турецкие армии и упразднена существовавшая до тех пор централизация. В составе бывшего фронта Фалькенгайна (Ильдерим) остались береговая оборона от Хайфы (включительно) и далее на юг и евфратский речной отряд, за исключением евфратской флотилии; 2-й армии были подчинены береговая оборона к северу от Хайфы, базы подводных лодок, морские батареи в Аясе и в Мерсине и гидроавиабаза; турецкой армейской евфратской группе подчинялись евфратская флотилия и судоходство от Анаха вниз по течению; вместе с 6-й армией отрывалась от флота и тигрская группа; с уменьшением района, подчиненного командующему фронтом, отпала и необходимость в представителе морского командования при нем, ввиду чего последний получил теперь новое назначение в качестве уполномоченного офицера морского генерального штаба при турецком главном командовании на юго-восточном театре с местопребыванием в Дамаске; в его обязанности входила консультация по морским вопросам при командующих 2-й и 6-й армиями и группой Лимана-ф.-Зандерса. Одновременно он являлся самостоятельным начальником всех германских морских частей в Сирии и Ираке и в вопросах снабжения, управления и организации этих частей был подчинен Средиземноморской дивизии; в оперативном отношении эти части попрежнему подчинялись соответствующим командующим армиями; однако, вышеуказанный морской уполномоченный в случаях крайней необходимости и невозможности снестись с турецким главным командованием имел право отдавать приказы от имени турецкого главного командования, но при условии одновременного донесения об этом как главному командованию, так и командованию соответствующей армией.

В марте 1918 г. неприятель начал наступление на Евфрате. Командующий евфратским речным отрядом находился в поездке вверх по течению для инспектирования

морских тыловых учреждений и для ознакомления с рекой. Он находился в Дар-эс-Сор, когда 27 марта из Анаха пришло известие о тяжелом положении последнего. Далее, по радио было сообщено, что англичане произвели атаку, что 105-*мм* орудия расстреляли весь боевой запас и что с 26 марта отсутствует связь с флотилией. Почти одновременно пришла телеграмма, гласившая, что турецкая 50-я дивизия взята в плен и Анах под угрозой. Из сведений, полученных от беглецов, командующий отрядом мог сделать вывод, что евфратская флотилия в опасности. Согласно приказу морского уполномоченного флотилия была передана в подчинение командующему евфратским отрядом, а последнему было приказано спуститься как можно дальше вниз по течению и принять отступавшую флотилию, а также собрать беглецов.

29 марта евфратский отряд остановился у Салии и оборудовал здесь укрепленную позицию, так как турецкие дозоры доносили, что англичане дошли до Альбу-Кемаля, вследствие чего все германские тыловые учреждения отошли. Постепенно стали подходить отдельные беглецы, доставлявшие фантастические сведения; но среди них не было никого с евфратской флотилии. В последующие дни беглецы собирались все в больших и больших массах; некоторые из них были в совсем разложившемся состоянии. Разбойничьи арабские племена использовали удобный случай, напали на них и до такой степени обобрали их, что они появились на Евфрате полураздетыми. Постепенно подходили и представители личного состава флотилии, и 2 апреля вечером, когда командующий отрядом спустился на моторном катере несколько ниже по течению, к нему явилось 18 чел. из состава флотилии, в том числе 2 офицера. Находившийся среди вернувшихся командующий флотилией, германский морской офицер, доложил о событиях, происшедших на фронте, следующее: 26 марта рано утром турецкие позиции были обстреляны англичанами, причем корректировка стрельбы велась с привязного аэростата; в 5 час. 105-*мм* орудия с лихтеров открыли огонь по неприятельской кавалерии и артиллерии; в 9 час. неприятель усилил артиллерийский огонь и одновременно двинул в атаку пехоту, которой удалось

в нескольких местах прорвать фронт; 105-*мм* орудия с короткими перерывами стреляли до 13 час., пока не расстреляли всего боевого запаса. Затем вооруженные лихтера были отбуксированы с позиции моторным катером. Во время этой операции они были атакованы неприятельскими самолетами, причем один из лихтеров получил попадание; однако, удалось заделать пробоину и продолжать буксировку. На следующий день, 27 марта, корабли были обстреляны кавалерией и броневыми автомобилями, преследовавшими их и нагнавшими их по берегу; вследствие отсутствия боевого запаса и невозможности оказывать сопротивление корабли пришлось покинуть и потопить под огнем неприятеля; в Анахе наблюдались взрывы, англичане уничтожали там оставленное турками оружие и боевые запасы; личный состав евфратской флотилии день и ночь продолжал отступление, постоянно подвергаясь нападениям со стороны арабов, пока не соединился с турецкой кавалерией. Флотилия потеряла убитыми 2 чел., ранеными—13, из них несколько человек—тяжело.

Разрушения, произведенные в Анахе, говорили за то, что неприятель не имел намерения занять его надолго. Это подтвердила в ближайшие дни разведка на сухом пути. От нового формирования евфратской флотилии пришлось отказаться ввиду того, что неприятель имел в своем распоряжении броневые автомобили, которыми он мог свободно заходить флотилии в тыл. Поэтому командующий речным отрядом, собрав последних беглецов и реорганизовав этапные пункты, вернулся в Джераблус.

Командир тигрской группы предложил сократить личный состав ее до небольшой команды, так как вследствие печального положения снабжения турецкая 6-я армия очень страдала от недостатка продовольствия. Предложение было принято, и тигрская группа была расформирована.

Обстановка на Евфрате позволяла произвести уменьшение личного состава, что требовалось в связи со все возраставшим некомплектом в офицерах и матросах на родине. В результате этого возник план передать южные речные коммуникации туркам и оставить германский личный состав только на северном участке (вплоть до важного

хлебного района Самсата) и на сирийском побережье. Морские батареи Александреттского залива тоже предполагалось передать туркам. В течение следующих недель турецкие офицеры и солдаты проходили курс обучения на батареях и по частям заменяли германский личный состав. 20 июня 1918 г. Средиземноморская дивизия, имея на то согласие турецкого главного командования, вернула в Константинополь весь германский личный состав, работавший на реке ниже Джераблуса, вместе с моторными катерами, радиостанциями, запасами и снаряжением. Джераблус оставался базою речного отряда, в распоряжении которого остались только северные речные коммуникации. Отряд просуществовал еще до конца сентября 1918 г., когда был расформирован.

Должность морского уполномоченного при турецком главном командовании тоже была упразднена в конце сентября, причем этот морской специалист оставался начальником морских частей: небольшого евфратского речного отряда, сирийской береговой обороны и гидроавиабазы в Мерсине. В октябре 1918 г. после отступления войск фронта Лиман-ф.-Зандерса была постепенно свернута и береговая оборона.

Глава XXXI

СОБЫТИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ ПОСЛЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕМИРИЯ С РОССИЕЙ

Заключение мира с Россией и Румынией. Неясность обстановки на Черном море. Действия подводных лодок против большевистских торговых судов. Обстановка в Севастополе. *Гебен* и *Гамидие* в море. Германские войска оккупируют Севастополь. Русский флот отправляется в Новороссийск. *Гебен* в Севастополе. Переговоры по поводу возвращения русских кораблей. Возвращение некоторых кораблей. *Гебен* в Новороссийске. Остальная часть черноморского флота потоплена. Разоружение русского флота. Использование русских кораблей под германским флагом. Спокойствие на Черном море восстановлено.

3 марта был подписан Брест-литовский мир. 5 марта было заключено перемирие с Румынией.

Несмотря на официальное заключение мира с причерноморскими государствами, ни армия, ни флот не могли прекратить военных действий. Русская революция и объявление принципа самоопределения наряду с введением большевистской власти изменили во многих местах существовавшие порядки. В начале февраля турецкое сухопутное командование отправило на пароходе *Минна Хорн* войска в Керасунду, имевшие назначение следовать оттуда к Трапезонду. В турецких владениях, очищенных русскими, царила полная анархия. В городах, например, в Эрсингжане, нападения были направлены против находившихся там русских учреждений. Турецкие войска должны были навести порядок в этой местности.

Трапезонд был занят 24 февраля. Находившиеся там русские войска в количестве 8 000 чел. ожидали отправки на родину. В портах северного побережья Черного моря—Одессе, Николаеве и в главном военном порту Севастополе—царило совершенно неясное и неустойчивое положение. Для союзников было важно как можно скорее установить порядок, необходимый для восстановления беспрепятственного судоходства на Черном море. Но о спокойствии на море не могло быть и речи при неясности вопроса о принадлежности бывших русских военных и торговых кораблей. 13 марта Одессу заняли германские и австрийские войска, и порядок в ней был восстановлен. О Севастополе не имелось точных сведений. *UC-23* и *UB-42* были посланы на позиции между Одессой и Севастополем: верховный комиссар Черноморского флота в Севастополе просил о присылке нефтеналивных судов, так как в Севастополе нехватало топлива; подводные лодки имели задание помешать приходу нефтеналивных судов; они получили предписание захватить эти суда и постараться доставить их в Константинополь. Однако, вследствие неясности политического положения подводным лодкам предписывалось дожидаться радио с разрешением действовать. Согласно оперативному приказу подводные лодки имели право действовать оружием только при условии получения в предшествующую ночь разрешения на атаку. *UC-23*, правда, заметила 19 марта вооруженное нефтеналивное судно, но, не имея разрешения, не могла его захватить. Только 21 марта по радио было сообщено, что корабли с красным флагом без герба Советской республики следует рассматривать как неприятельские и атаковывать. *UB-42* вообще не видела крупных кораблей. *UC-23* вернулась в Константинополь 24 марта, а *UB-42*—31 марта.

С 17 марта в Одессе находился в.-адм. Гопман, председатель комиссии по заключению перемирия на Черном море, переименованной в начале апреля в навигационно-техническую комиссию (Nautisch-technische Kommission—Nateko). Членами комиссии состояли представители союзных центральных держав (представителем Украины состоял бывший русский морской офицер). Деятельность комиссии касалась следующих вопросов: 1) восстановле-

ния и охраны свободных от мин коммуникаций на Черном и Азовском морях, б) восстановления портов и верфей, в) регулирования судоходства, г) способствования всеми мерами вывозу из южной России продовольствия, нефти и других материалов, необходимых среднеевропейским государствам для продолжения войны.

17 марта германо-австрийские войска заняли Николаев. Эта оккупация являлась преддверием к дальнейшим операциям 52-го корпуса, имевшим целью восстановление порядка в Тавриде и в Крыму и в связи с этим оккупацию этих районов, а также в случае надобности—районов побережья Азовского моря и Кавказа. После небольших стычек германские войска прорвались через Перекопский перешеек и 25 апреля заняли главный город Крыма—Симферополь. Здесь под охраной германских войск образовалось новое крымское правительство, в состав которого вошли также лица из немецких колоний юга России. В дальнейшем город стал местом пребывания командира 52-го корпуса. В ближайшем будущем ожидалась оккупация Севастополя, поэтому морской генеральный штаб прислал в распоряжение сухопутного командования двух офицеров морского генерального штаба. В Севастополе находилась самая ценная часть русского флота: оба дредноута—*Воля* (бывш. *Император Александр III*) и *Свободная Россия* (бывш. *Екатерина II*), крейсер *Память Меркурия*, несколько подводных лодок и эскадренных миноносцев; остальная часть флота, по полученным сведениям, была покинута личным составом.

По просьбе в.-адм. Гопмана для обеспечения положения в Одессе 26 марта туда отправились подводные лодки *UC-23* и *UB-14*. Им предписывалось блокировать Одессу с целью прекращения сообщения с Севастополем, Николаевом и Херсоном и атаковать большевистские корабли с красным флагом; корабли под новым желто-голубым флагом Украины рассматривались как дружественные. 31 марта *UC-23* вошла в одесский порт, где присутствие ее было нарочито демонстрировано. Подводная лодка направилась на позицию на линии Одесса—Севастополь. 11 апреля *UC-23* встретила у Евпатории пароход, который не выполнил требования застопорить машины. Завязался

бой, причем пароход отвечал из 120-*мм* орудий, и залпы его ложились хорошо; только получив первое попадание, он повернул и поднял белый флаг. Это был русский пароход *Труд* (вместимость 610 *т*). На него была послана призовая команда, и *UC-23* повела его по направлению к Одессе и по пути передала вышедшим навстречу тральщикам. 14 апреля в 1 час был задержан артиллерийским огнем русский пароход *Казак* (около 1 000 *т*) с разным грузом и также отправлен в Одессу с призовой командой. Несколько часов спустя, в 6 ч. 50 м., та же судьба постигла пароход *Ольга* (327 *т*). 15 апреля опять произошел артиллерийский бой с пароходом, по размерам сходным с *Казаком*. Только получив несколько попаданий, последний прекратил огонь и поднял белый флаг. Не обращая внимания на сигнал «*следуйте за мной*», он продолжал итти дальше, ввиду чего стрельба по нему возобновилась; после этого пароход выбросился на скалистый берег. *UC-23* после кратковременного пребывания в Одессе, где она нашла захваченные ею призы, вернулась 22 апреля через Констанцу в Константинополь. 11 апреля *UB-42* вышла из Босфора. Находясь на позиции перед Севастополем, подводная лодка неоднократно видела пароходы, но вследствие малой скорости хода ей не удалось атаковать ни один из них. Согласно полученному приказу 4 мая подводная лодка зашла в Одессу, откуда была послана в Севастополь.

Комиссия по перемирию уже в конце марта 1918 г. считала крайне желательной посылку в Одессу *Гебена*, появление которого быстро навело бы порядок; в дальнейшем *Гебен* явился бы прикрытием наступления армии на Севастополь. Однако, 25 марта морской генеральный штаб в Берлине принял решение, что единственный в этот момент боеспособный корабль турецкого флота может быть использован тоько при самой критической обстановке. В середине апреля армия начала наступление на Севастополь. Предполагалось обезвредить русский черноморский флот, захватить предполагавшиеся в главном военном порту богатые запасы и использовать их для военных целей на родине. Согласно Брест-литовскому мирному договору русские военные корабли надлежало разору-

жить. Это условие до сих пор не было выполнено. На германской стороне подозревали, что русский флот со всеми исправными военными и торговыми кораблями отправится в Новороссийск. Чтобы помешать этому намерению, Ребейр-Пашвиц сообщил морскому генеральному штабу в Берлине, что он намерен с *Гебеном* и *Гамидие* крейсеровать перед Севастополем и рассматривать все выходящие оттуда корабли в качестве неприятельских.

30 апреля оба корабля вышли в море и в ночь на 1 мая заняли позицию перед Севастополем (карта 20). Саблин намеревался остаться со всем флотом в Севастополе и там разоружить корабли, если германский командующий разрешит поднять украинский флаг, показывающий переход флота к дружественной германцам Украинской республике. Депутация, посланная с этим предложением к ген. Кошу в Симферополь, вероятно, по недоразумению не была принята. В связи с этим Саблин, с его точки зрения вполне справедливо, заподозрил немцев в намерении напасть и захватить флот силой, и когда 30 апреля на Северной стороне в Севастополе показались первые германские войска, он вышел в море с обоими дредноутами, 15 современными эскадренными миноносцами и 10 пароходами и направился под высоким крымским берегом в Новороссийск. Он не отвечал на безрезультатный огонь некоторых германских полевых батарей.

Вследствие того, что *Гебен* еще не пришел в Севастополь, русский флот беспрепятственно прибыл на следующий день в Новороссийск. 1 мая в 15 час. Севастополь был занят германскими войсками без боя. Ввиду того что не было известно, все ли укрепления заняты германскими войсками, в особенности Балаклавские, *Гебен* и *Гамидие* вошли 2 мая в Севастопольскую бухту в полной боевой готовности (на них была пробита боевая тревога); сведения, свободен ли от мин входной фарватер, были получены предварительно по указаниям русских офицеров (карта 20). Оставшиеся корабли черноморского флота, а именно, 7 линейных кораблей старого типа, крейсер *Очаков (Кагул)*, *Память Меркурия*, несколько неготовых к выходу в море новейших эскадренных миноносцев, миноносцы, 14 подводных лодок и множество вспомогательных и торговых

удов имели крайне запущенный вид; почти на всех отсутствовал личный состав или имелся налицо в очень незначительном числе. Для охраны кораблей на них были тотчас же посланы германские отряды, которым одновременно поручалось установить готовность кораблей. Среди русских кораблей находился также турецкий крейсер *Меджидие*, подорвавшийся на мине у Одессы 3 апреля 1915 г. Русские исправили на нем минные и торпедные повреждения и начали приводить корабль в готовность и вооружать заново, переименовав его в *Прут*; но за несколько месяцев перед тем работы были прерваны, и, таким образом, корабль остался в незаконченном виде; 13 мая Ребейр-Пашвиц приказал торжественно поднять на нем турецкий флаг, а позднее *Гамидие* отвел крейсер на буксире в Константинополь. В.-адм. Гопман и члены навигационно-технической комиссии прибыли в Севастополь 8 мая.

В порту находился также дредноут *Императрица Мария*, который от внутреннего взрыва в носовой части перевернулся вверх килем. Тяжелые башни линейного корабля вывалились; попытки поднять его, производившиеся под руководством русского инженера, еще продолжались, но затем в связи с недостатком угля немцы ограничили их сохранением корабля на плаву при помощи сжатого воздуха. На верфях немцы нашли значительные запасы военных материалов и корабельного снаряжения. Русское управление работало сравнительно хорошо, на верфи осталось большинство прежних служащих. С помощью присланного из Германии морского личного состава и служащих с верфей в течение июня был восстановлен некоторый порядок на верфях. Между прочим, для нужд германских войск восстановили и центральную мощную радиостанцию и госпитали.

Следующей задачей флота являлось введение в строй русских легких морских сил для несения дозоров у крымского побережья и в Азовском море и охраны торгового судоходства против пиратства. Оставалось невыясненным, чего можно было ожидать от русских морских сил, скрывшихся в Новороссийск. Для решения этого вопроса 42-й корпус намеревался двинуть сухопутные силы против

Новороссийска и просил о немедленной поддержке со стороны морских сил.

Командующий флотом намеревался запереть Новороссийск с помощью подводных лодок и мин; кроме того, в его планы входила воздушная атака под прикрытием *Гебена* и поддержка переброски германских войск через Керченский пролив на Таманский полуостров. Морской генеральный штаб в Берлине желал возвращения *Гебена* в Константинополь, в соответствии с чем сообщил германскому верховному командованию, что корабль не сможет принять участия в намеченной операции. Однако, командующий флотом сумел отвести эти затруднения, явно обусловленные турецким влиянием, и *Гебен* временно остался в Севастополе. Пребывание его там использовали для ввода его в док. При постановке на якорь на *Гебене* лопнула паровая труба, проходившая через отделение, еще заполненное водой со времени получения минной пробоины, ввиду чего всю тяжелую работу по отдаче и уборке якоря приходилось выполнять вручную. Одновременно со свежей покраской подводной части было крайне необходимо обследовать отсеки, получившие пробоины 20 января. На судостроительном заводе имелся док достаточных размеров, но вследствие отсутствия рабочих всю работу пришлось выполнять своими силами. 7 июня корабль встал в док (последний раз он стоял в доке 4½ года тому назад). За короткое время, имевшееся в распоряжении, удалось только очистить днище и покрасить его, а также исправить паропровод к якорному шпилю; к заделке пробоин не приступали; 14 июня *Гебен* уже вышел из дока.

Германское правительство начало переговоры с советским правительством, чтобы добиться возвращения русских кораблей из Новороссийска в Севастополь. Хотя трудно было ожидать их участия в операциях и восстановления их боеспособности, тем не менее все же общая безопасность требовала их разоружения и германского контроля над ними. Об обстановке на этих кораблях с различных сторон приходили самые противоречивые известия. На некоторых кораблях будто бы царил полный хаос, но другая часть их, находившаяся под командой старых офицеров, была еще боеспособна. *UC-23*, державшаяся

на позиции перед Новороссийском, сообщала 3 июня приблизительно те же сведения. Корабли имели на гафелях андреевские флаги, а на фор-стеньгах—красные. Командующим флотом был адм. Саблин. После неоднократного обмена телеграммами Берлина с Москвой 13 июня правительства договорились, что корабли должны вернуться в Севастополь в течение 6—10 дней. Германское правительство признавало корабли собственностью России и объявляло, что намерено вернуть их после заключения общего мира. Московское правительство послало в Новороссийск приказ о подготовке к переводу кораблей в Севастополь, который должен был последовать не позднее 19 июня. Получив этот приказ, адм. Саблин сложил с себя командование; его заместитель, кап. 1 р. Тихменев, 16 июня запросил по радио германское командование, прося указаний по выполнению перехода в Севастополь. Ребейр-Пашвиц отвечал, что в 9 час. 19 июня корабли должны находиться перед Севастополем с орудиями, закрепленными по-походному и открытыми орудийными затворами, с боевым запасом в погребах. После постановки на якорь кораблям предстоял осмотр особой комиссией. 18 июня Тихменев сообщил коменданту Севастопольского порта, что русский флот войдет на следующее утро в составе линейного корабля *Воля*, шести эскадренных миноносцев и вспомогательного крейсера. Остальные корабли не могли прибыть по техническим причинам, так как нехватало личного состава и буксиров. 19 июня корабли прибыли под андреевским флагом в Севастополь. При проходе мимо *Гебена*, на котором была пробита боевая тревога, линейный корабль *Воля* отсалютовал флагом.

На совещании Тихменев объявил, что не может дать точных указаний о местопребывании оставшихся кораблей. Личный состав этих кораблей был не согласен с уходом кораблей и предпочитал лучше потопить их. Эти сведения не могли удовлетворить германское военное командование. Но и агенты не могли точнее установить местопребывание отсутствующих кораблей. Русское правительство обязалось перевести в Севастополь весь флот целиком, но так как это условие не было выполнено, германское командование не могло прекратить враждебных действий против

Новороссийска. Оно поставило себе целью восстановление свободной торговли на Черном море, что было возможно только при полном разоружении русского флота. Чтобы добиться полной ясности, Ребейр-Пашвиц решил 27 июня появиться у Новороссийска с *Гебеном*, тремя эскадренными миноносцами, двумя тральщиками и гидросамолетом. Тем временем пришло известие, что находившиеся в Новороссийске один линейный корабль (дредноут) и несколько эскадренных миноносцев затоплены на глубоком месте. Германское морское командование считало необходимым выяснить положение, в котором находятся затопленные корабли, уберечь ценные торговые суда от подобной судьбы и сохранить большой нефтеналивной пароход *Эльбрус* для крайне необходимой доставки нефти.

27 июня на рассвете *Гебен* с эскадренными миноносцами и тральщиками находился к *S* от входа в новороссийский порт и, следуя за тральщиками с поставленными тралами, направился к Дообскому мысу (карта 20). На этом курсе дважды за короткий промежуток времени обрывался трал, очевидно, задевая за потопленный дредноут *Свободная Россия*. В то время как *Гебен* встал на якорь у Дообского маяка, тральщики и эскадренные миноносцы вошли в порт, одновременно обставляя вехами протраленный фарватер. Большая бухта была широко затянута нефтяным налетом. Во многих местах торчали мачты затонувших кораблей. Во время входа германских кораблей за молом наблюдался взрыв: в дальнейшем выяснилось, что это уничтожался своею командою английский пароход *Треворианн (Trevorian)*. В полдень 5 эскадренных миноносцев прошли через проход в сетевом заграждении между молами и повернулись, не встречая сопротивления, вдоль мола. Из опроса местных советских властей выяснилось, что оставшиеся военные корабли потоплены 24 июня, а личный состав увезен из Новороссийска. Из торговых судов были взорваны *Эльбрус* и 5 пароходов, принадлежавших державам Антанты. В порту находилось еще 27 крупных и мелких торговых судов под красным флагом. По отмеченному вехами фарватеру *Гебен* вошел в порт и встал на якорь так близко к молам, что держал весь город под угро-

ой своих орудий. Так завершилось полное крушение быв-
него русского черноморского флота.

1 июля *Гебен* вернулся в Севастополь. Для поддержа-
ния спокойствия в Новороссийск посылались в качестве
тационаров эскадренные миноносцы и канонерские
одки.

На основании решений, полученных из Германии, ко-
мандующему Средиземноморской дивизией и председателю
навигационно-технической комиссии надлежало согласо-
вать распоряжения о ремонте и использовании захвачен-
ых кораблей. Личный состав этих кораблей подчинялся
командующему Средиземноморской дивизией; в.-адм. Гоп-
ман являлся начальником всех германских береговых учре-
ждений и частей во всех портах, занятых немцами на черно-
морском побережье; в качестве такового он распоряжался
военными и торговыми кораблями, переданными для ре-
монта на верфи; в каждом порту, где имелся морской
отряд или морское учреждение, предполагалось назначить
местного морского начальника, подчиненного Гопману.
Турки продвигались на Кавказ, но армяне и грузины
оказывали им энергичное сопротивление. В связи с
этим командующий 3-й турецкой армией в начале апреля
просил о содействии *Гебена* для взятия Батума, но
просьба была отклонена, так как корабль был крайне
необходим на своем месте. 15 апреля 1918 г. турки взяли
Батум.

Из Севастополя *Гебен* пришел 6 июля в Одессу, что-
бы доставить в Севастополь главнокомандующего союз-
ными войсками на Украине ген.-фельдмаршала Эйх-
горна. Оттуда *Гебен* вышел 11 июля в Константинополь,
имея на борту в.-адм. Ребейр-Пашвица, и прибыл туда
12 июля.

В начале июля 1918 г. из числа захваченных в Севасто-
поле русских кораблей находились в строю под герман-
ским флагом следующие:

1. Плавучая мастерская *Флейс* (бывш. русский *Крон-
штадт*). Этот корабль, прекрасно оборудованный всеми
необходимыми станками, литейной и кузницей, был от-
правлен в Константинополь, где служил блокшивом для
личного состава подводных лодок. Хорошее оборудование

в качестве плавучей мастерской позволило кораблю существенно помочь ремонту *Гебена* и подводных лодок.

2. Крейсер *Память Меркурия* служил для жилья особого отряда Средиземноморской дивизии в Севастополе.

3. Эскадренный миноносец *R-10* (бывш. *Зоркий*) был укомплектован германо-турецким личным составом с турецкой флотилии эскадренных миноносцев.

4. Подводная лодка *US-4* (бывш. *Гагара*). Ее испытания производились личным составом с подводной лодки *UB-14*.

5. Мелкосидящие пароходы *F-20* (бывш. *410*), *F-21* (бывш. бронированная баржа *K-15*), *F-22* (бывш. *Олимпиада*), *F-23* (бывш. *325*), *F-24* (бывш. *328*). Для четырех из них личный состав был откомандирован с *Гебена*, для пятого — береговыми учреждениями. Мелкосидящие пароходы предназначались для использования в особых условиях Азовского моря, на котором эскадренные миноносцы не могли действовать вследствие малых глубин. Они были объединены в отряд, подчиненный старшему начальнику на Азовском море—командующему турецкой флотилией эскадренных миноносцев.

6. Дивизион тральщиков, состоявший из четырех буксиров. Они были укомплектованы германским личным составом с *Гебена* и из состава частей, подчиненных командованию проливами.

В дальнейшем намечалось использовать несколько эскадренных миноносцев. Это зависело от наличия личного состава и снабжения нефтью, причем оба эти вопроса не были еще выяснены.

В течение лета ввели в строй еще 2 больших эскадренных миноносца: *Счастливый* и *Капитан Сакен*. Легкие морские силы неоднократно привлекались к операциям по содействию сухопутной армии. Во время операции 52-го корпуса против Таманского полуострова они обеспечивали западный фланг и несколько раз использовали свою артиллерию со стороны Азовского моря. При операциях в Донецком районе легкие морские силы Азовского моря также неоднократно использовались. Так, в начале июня 1918 г., когда корпус ген. Кнерцера имел жестокие бои с большевистскими войсками к югу от Ростова, корабли обеспечивали восточный его фланг, кото-

рый упирался в Таганрогскую бухту и подвергался угрозе обхода большевиками на мелких судах.

В начале августа военные действия в этом районе прекратились, и до заключения перемирия деятельность легких морских сил ограничивалась несением дозоров, тралением и перевозкой военнопленных центральных держав.

Глава XXXII

КОНЕЦ ВОЙНЫ

Сведения о неприятельских операциях против Дарданелл. Приготовления к использованию русских кораблей. Неприятельские воздушные атаки на Константинополь. *UB-42* и *UC-23* на Эгейском море. Крушение болгарского фронта. Возможность сухопутного наступления на эносскую позицию. Меры противодействия турецкого флота. Тяжелое положение Турции. Заключение перемирия. Передача *Гебена* турецкому правительству. Отбытие германских войск. Турецкие вожди уезжают в Германию. Заключение.

В течение лета 1918 г. распространились слухи, что неприятель намечает новую попытку форсировать Дарданеллы. Мысли такого рода могли возникнуть тем легче, что в связи с затянувшейся войной все более слабело сопротивление Турции. Лучшие войска погибли, а скудное питание при условии чрезвычайно растянутых фронтов ослабляло имевшиеся налицо войска. Правда, по сравнению с 1915 г. мощность дарданельских укреплений значительно увеличилась, но тем не менее наступление, разработанное в большом масштабе, могло рассчитывать на успех; в таком случае приходилось быть готовыми к полному поражению Турции. В связи с данной обстановкой германский морской генеральный штаб придавал большое значение готовности всех наличных морских сил оказать поддержку укреплениям и имел в виду ввести в строй под германским флагом некоторые корабли русского флота, находившиеся в Севастополе, в первую очередь дредноут *Воля* и несколько лучших эскадренных миноносцев. На севастопольских верфях под влиянием революции усло-

вия работы стали самые неблагоприятные; тем не менее в начале сентября 1918 г. начались подготовительные работы для введения в строй дредноута *Воля*, одного эскадренного миноносца типа Беспокойный, одного—типа Сакен, трех—старого типа, а также подводных лодок. Некомплект личного состава предполагалось ликвидировать пополнениями, ожидавшимися из Германии.

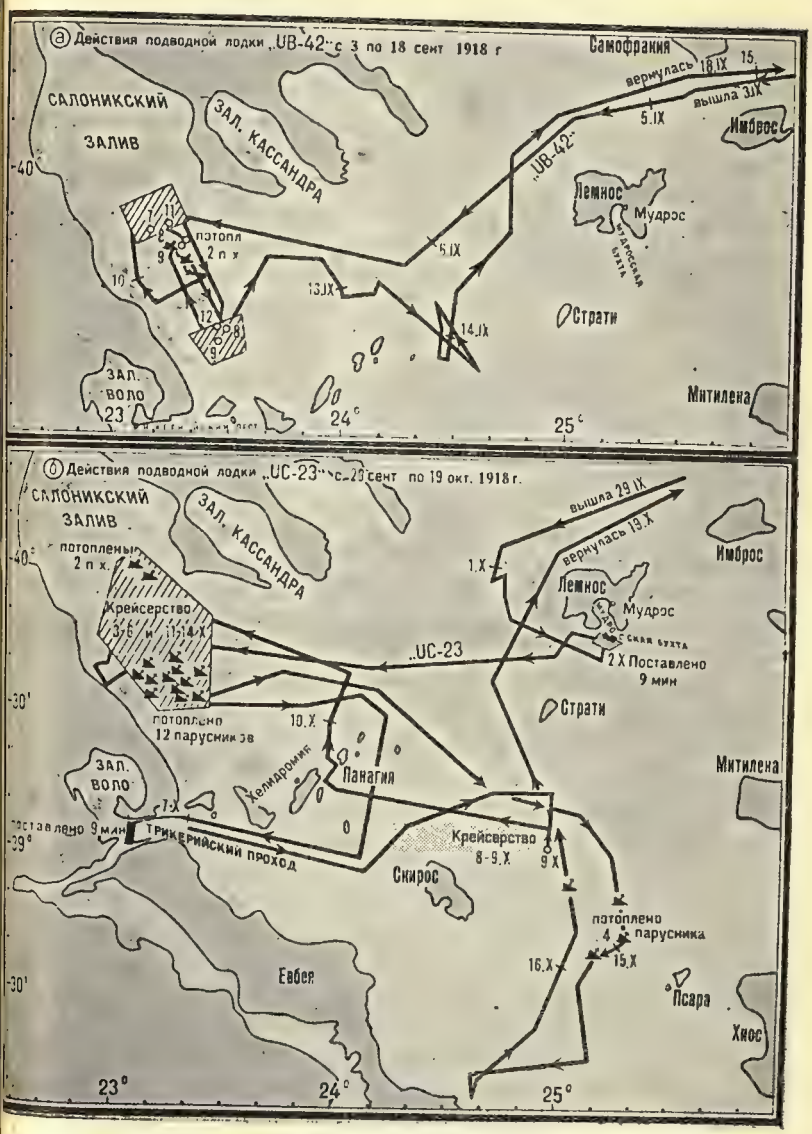
Опасным пробелом в обороне Дарданелл являлся недостаток боеспособных самолетов. Воздушные силы неприятеля господствовали над местностью совершенно безнаказанно, были точно осведомлены об обстановке и старались препятствовать немногим рекогносцировочным полетам, которые из-за отсутствия истребителей не могли производиться достаточно часто. Превосходство в воздухе давало им возможность беспрепятственно перейти к воздушным атакам Константинополя и его окрестностей. В июле неприятель произвел несколько атак, часто повторявшихся в течение лунных ночей и в августе; атаки эти не причинили, однако, существенных потерь. Бомбы сбрасывались самолетами неоднократно на подводные лодки в Золотом Роге, но значительных повреждений они не произвели. В это время здесь находились в капитальном ремонте *UB-42* и *UC-23*. Своеобразные условия на Черном море влекли за собой продолжительное пребывание подводных лодок в плавании без производства ремонта, необходимого после каждой операции. Только после перехода остатков русского флота из Новороссийска в Севастополь подводные лодки смогли начать ремонт.

В начале сентября *UB-42* (кап.-лейт. Люббе) была готова для операций. 3 сентября она направилась в Эгейское море (черт. 34, а). Благополучно выйдя из Дарданелл, лодка отправилась в назначенный оперативный район у Салоникского залива. 8 сентября темной ночью она потопила торпедами груженый пароход (вместимость около 3 000 *m*), шедший под конвоем двух эскадренных миноносцев, а 9 сентября—груженый пароход (вместимость около 3 500 *m*), шедший под конвоем четырех эскадренных миноносцев. После этих двух успехов дальнейших возможностей для атаки не представлялось. 18 сентября подводная лодка стала на якорь в Константинополе.

29 сентября Люббе снова вышел в Эгейское море на *UC-23* (черт. 34, б). 3 октября лодка поставила 9 мин перед Мудросской бухтой и 7 октября—два заграждения из четырех и пяти мин в Трикерийском проходе севернее острова Евбея. 5 октября ночью у Салоникского залива был замечен выходивший из залива конвой в составе одного парохода вместимостью в 5 000 *т* и другого—вместимостью в 3 500 *т*; оба парохода были потоплены торпедами. Торпеды, выпущенные в последующие дни в 2 парохода, не дали попаданий. В различных районах, преимущественно перед Салоникским заливом, подрывными патронами было потоплено 16 греческих парусников (от 24 до 108 *т*). После успешного плавания 19 октября подводная лодка вернулась назад.

В сентябре 1918 г. началось наступление Антанты на македонском фронте, которое повлекло за собой поражение болгарской армии. Изменившаяся обстановка в Македонии создавала возможность сухопутного наступления на эносский фронт, а также на Константинополь. В связи с этим первенствующее значение приобретали не только обеспечение господства на Черном море, но и длительная помеха подводными лодками движению неприятельских кораблей в северной части Эгейского моря. Деятельность *UC-23* на этом поприще уже была описана. Турецкий главнокомандующий просил Ребейр-Пашвица об участии флота в операциях со стороны Черного и Мраморного морей на случай неприятельского наступления на эносском и чаталджинском фронтах. *Гебен* получил приказание находиться в полной боевой готовности. 7 августа было приступлено к закреплению кессона для ремонта носовой пробоины левого борта. С 1 октября корабль должен был находиться в 12-часовой боевой готовности, а до этого момента можно было успеть пополнить запасы угля и боевых припасов. 19 октября после окончательной заделки пробоины кессон был снят. Заделку двух других пробоин пришлось отложить вследствие неясности политического положения.

Крушение болгарского фронта первоначально не произвело неблагоприятного впечатления на руководящие круги турецкого общества. Вполне сознавая серьезность положения, никто тем не менее не хотел и думать о раз-



Черт. 34. а) Действия *UB-42* с 3 по 18 сентября 1918 г.
б) Действия *UC-23* с 29 сентября по 19 октября 1918 г.

рыве союза с Германией. Приходилось считаться с тем, что, порвав свои отношения с Германией, Турция окажется не в состоянии продолжать войну. Средиземноморская дивизия, навигационно-техническая комиссия, морской транспортный отдел и различные другие имевшие отношение к транспорту учреждения приняли подготовительные меры к организации связи с Германией через Румынию и Украину. На Средиземноморскую дивизию было возложено военное обеспечение транспортов от возможных помех со стороны болгарских морских сил в случае захвата последних неприятелем. Несмотря на всю видимую уверенность, положение Турции после развала сирийского фронта стало крайне тяжелым. 19 октября кабинет подал в отставку. С падением важнейших друзей союза с Германией—великого визиря Талаата-паши, военного министра Энвера-паши и морского министра Джемаля-паши—война для Турции была закончена. Новое турецкое правительство обратилось к неприятельскому союзу с предложением перемирия. 1 ноября 1918 г. перемирие было подписано. Тотчас же после заключения перемирия было приступлено к перевозке в северные порты Черного моря не только германского личного состава, но и частично наиболее ценной материальной части. Германские войска, находившиеся в Дарданеллах в составе десантного отряда, вышли 31 октября на плавучей мастерской *Флейс* в Одессу.

Перед адм. Ребейр-Пашвицем встал трудный вопрос, как поступить с *Гебеном* и германскими подводными лодками. Первоначально в Германии существовало намерение перевести все боеспособные корабли в Севастополь. Но когда в Германии почувствовался близкий конец войны, это намерение не было приведено в исполнение. С турецким правительством была условлена официальная передача корабля, что и ранее предусматривалось в случае благоприятного исхода войны. Помимо того, в случае ухода *Гебена* англичане грозили Турции тяжелыми последствиями. Для них *Гебен* являлся турецким кораблем, а не германским.

2 ноября 1918 г. в 16 ч. 15 м. адм. Ребейр-Пашвиц спустил свой флаг на *Гебене* и передал корабль турецкому адм. Арифу-паше, а подводные лодки ушли в Севастополь.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

СЕТЕВЫЕ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ В ДАРДАНЕЛЛАХ И БОСФОРЕ

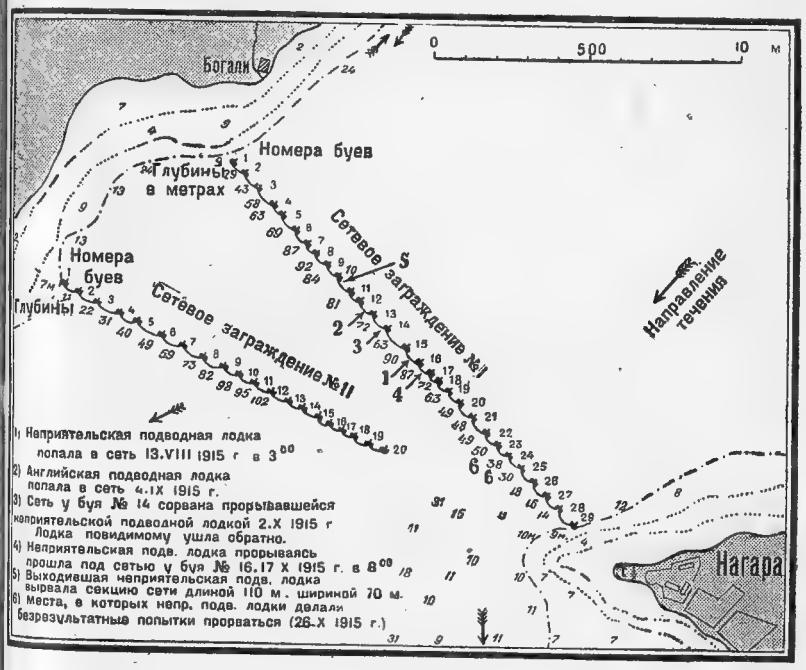
Со времени вступления Турции в мировую войну неприятельские, в особенности английские, подводные лодки постоянно и часто с успехом пытались прорваться в проливы и в Мраморное море. Несмотря на существование минных заграждений и на сильную охрану проливов, 25 мая 1915 г. одной из подводных лодок[1] удалось проникнуть до Константинополя и потопить торпедой стоявший перед столицей германский пароход *Стамбул*. Вторая торпеда не попала в цель и повредила набережную. Этот случай в совокупности с многими другими дал повод к полному закрытию проливов, чтобы предотвратить повторение подобного случая, произведшего большое впечатление на население столицы. Местные условия внутри проливов долго создавали впечатление невыполнимости этого полезного проекта: самое узкое место Дарданелл—узкость у Нагары—имеет 2 000 *м* ширины, глубину в 100 *м* (54,5 саж.) при каменистом дне; кроме того, пришлось бы бороться с течением скоростью в 3—4 узла. В июне 1915 г., когда, несмотря на потери, прорывы неприятельских подводных лодок стали повторяться все чаще и чаще, что серьезно отражалось на военных действиях на полуострове Галлиполи и крайне волновало население, к.-адм. Сушон обратился к командованию районом проливов с настойчивой просьбой о совершенном заграждении проливов. Им был получен отказ; тогда флот сам со всей энергией взялся за попытку закрытия Дарданелл сетевым за-

[1] *Е-11*, потопившей за этот поход канонерскую лодку и 6 транспортов (См. К о р б е т т, Операции англ. флота, т. III, гл. 2).—Р е д.

граждением. При этом пришлось преодолеть немало препятствий; после длительных дипломатических переговоров удалось опровергнуть выставленное турками возражение, будто необходимого материала для сетевого заграждения не имеется в нужном количестве. Тем временем один из офицеров был послан в горный район и там достал на складах канатной дороги большое количество бракованного стального троса, правда, не совсем соответствовавшего своему новому назначению, но все же пригодного. При поддержке главного командования удалось добыть значительное количество материала из оборудования канатных дорог внутри страны. Главным же источником всего необходимого оставался морской арсенал, где за десятки лет накопилось неслыханное количество якорей, цепей, канатных звеньев, буев, стальных тросов и т. п., большей частью лежавших под кучей мусора. Хранитель этих богатств, турецкий капитан, вначале восставал против все возраставших требований, но в конце концов подчинился неизбежному, правда, тяжело вздыхая и призывая Аллаха в свидетели своего бессилия.

На большом широком плацу в порту около 100 турецких матросов, отлично научившихся работать над стальным тросом, плели большие сети длиною в 60 *м*, шириной в 30 *м*, с ячейками размером 4 ×4 *м*. 20-тонный пловучий кран начал подъем больших бочек, находившихся на константинопольском рейде; бочки вместе с якорями и канатами грузились на парусные магоны для доставки в Дарданеллы. Командир линейного корабля *Хайреддин-Барбаросса* Лорей совместно со старшим офицером линейного корабля *Торгут-Рейс* и 60 турецкими матросами отправился 27 июня в Дарданеллы, чтобы принять готовый и подготовленный материал и на месте приступить к заградительным работам. К 17 июля две треги сетевого заграждения стояло на месте (черт. 35). Заграждение имело следующий вид: буи ставились на якоря на расстоянии около 60 *м* друг от друга, и готовые сети, прикрепленные для придания им пловучести к бревнам, навешивались между каждыми двумя буями. Работы начались со стороны Галлиполи. Чем ближе подходило заграждение к середине фарватера, тем труднее становилась постановка буев на якоря: буи необходимо было располагать по прямой линии; якоря нельзя было бросать, а приходилось стравливать на 20-*м* буйрепе с крана; небольшой буксир удерживал кран на месте против течения. Во время производства работ приобретался ценный опыт, который в дальнейшем использовался. Вместо бревен для поддержки сетей стали применять пустые корпуса мин; к нижней шкаторине

сетей для воспрепятствования надуванию их течением прикреплялись старинные каменные пушечные ядра, которые в большом количестве валялись на фортах. Дополнительное крепление сети к буям осуществлялось крепкими короткими цепями (во избежание соскальзывания ячеек сети у самых буев).



Черт. 35. Сетевые заграждения в Дарданеллах

Работы над заграждением, естественно, не укрылись от зорких глаз неприятельских летчиков. По два-три раза ежедневно появлялись эскадрильи из трех-четырех самолетов и пытались сбрасыванием бомб разрушить заграждение и помешать дальнейшим работам. Благодаря наличию противовоздушной обороны неприятельские самолеты были вынуждены держаться на значительной высоте, вследствие чего сбрасывание бомб не отличалось меткостью. Тем не менее эти постоянно повторявшиеся атаки очень мешали работам, так же как и частые обстрелы с неприятельских кораблей (стрельба по невидимой с кораблей цели). С течением времени, когда люди привыкли, эти атаки стали менее ощутимы. Работы производились

с большой энергией, и 26 июля 1915 г. заграждение было готово. Прежде чем приступить к усовершенствованию поставленных сетей, с 28 июля по 6 августа ставилось подобное же заграждение в устье Босфора от форта Телли до Маджарской банки (черт. 2). Это заграждение имело в длину 650 *м*; между 14 буями висело 11 сетей, причем почти все доходили до дна; между 14-м буем и Маджарской банкой был оставлен проход для *Гебена* и *Бреслау* в 125 *м* ширины. В противоположность Дарданеллам условия глубин и течения в Босфоре не очень затрудняли работы; к тому же неприятель этой работе не мешал.

По окончании босфорского заграждения тотчас же было приступлено к улучшению дарданельского. Здесь имелось 28 буев с 25 сетями, образовавшими занавес около 1 550 *м* длиной. Намеченное улучшение состояло в углублении сетей, чтобы сделать невозможным проход под ними. При этом возникли значительные затруднения из-за недостатка подходящего стального троса. В распоряжении имелся, главным образом, толстый трос 8—10 *см* в окружности из старой плохо гнущейся железной проволоки, обработка которого требовала больших усилий и который сильно увеличивал вес сетей, вследствие чего перегружались буи, имевшие и без того небольшую пловучесть.

14 августа 1915 г. неприятельская подводная лодка запуталась в заграждении. В течение нескольких минут она всплывала дважды и была взята под сильный обстрел турецких батарей в районе заграждения, но, очевидно, не пострадала, так как несколько часов спустя она потопила в соседнем порту Акбаш несколько пароходов. Огнем своих батарей было потоплено четыре буя и с ними затонуло 4 сети, из которых только две удалось снова поднять. Образовавшийся разрыв был снова закрыт в течение 1½ дней имевшимися в резерве готовыми сетями.

В ближайшие дни по ходатайству ген. Лимана-ф.-Зандерса было поставлено сетевое заграждение перед портом Акбаш с целью обеспечения стоявших в гавани кораблей от неприятельских торпед. В этом порту выгружались все транспорты, предназначенные для 5-й турецкой армии, сражавшейся на Галлипольском полуострове; вследствие этого подводные лодки имели здесь ценные объекты для атак.

В связи с усовершенствованием сетевого заграждения предстояла трудная работа по удалению остова расстрелянного «прорывателя заграждений» *Гарб* (Garb), служившего хорошим ориентиром для

неприятельских подводных лодок при входе их в Дарданеллы и проходе сетевого заграждения. Результаты этой работы не заставили себя долго ждать. Несколько дней спустя, 4 сентября, неподалеку от Нагарской банки в сети снова попалась входившая неприятельская подводная лодка; несколько часов спустя взрыв подрывного патрона в расстоянии 100 *м* от лодки заставил ее всплыть. Это была английская подводная лодка *E-17*[1]. Личный состав покинул лодку, которую взяли на буксир несколько буксирных пароходов, чтобы вытащить ее на отмель. Командир, уходя последним, принял предварительные меры к ее затоплению, чему не удалось воспрепятствовать. Подводная лодка затонула через 4 мин. после всплытия, увлекая за собой 3 буя и 3 сети. Образовавшийся разрыв был закрыт в ближайшие дни.

Постепенно сети глубиной в 35—40 *м* заменялись сетями глубиной в 70 *м*. Неоднократно наблюдались попытки неприятельских подводных лодок прорвать сетевое заграждение; часто они достигали успеха, причиняя при этом значительные повреждения сетям. Это привело к решению поставить второе заграждение на некотором расстоянии от первого, чтобы таким образом затруднить прорыв неприятельских подводных лодок. Постановка буев на якорь недолго оставалась тайной для неприятельских самолетов и вызвала их оживленную деятельность, которая, впрочем, не имела значительных последствий. Но с приближением осени работы все больше задерживались вследствие дурной погоды. Кроме того, руководителю приходилось бороться с затруднениями другого характера: мнимые болезни, неотложные семейные обстоятельства, религиозные праздники и т. д. имели следствием частые просьбы об отпусках и освобождении с таким трудом сработавшегося турецкого личного состава. Для охраны сетевого заграждения служили несколько 15-тонных крытых моторных катеров, вооруженных 37-*мм* автоматами; два из них постоянно находились в дежурстве, ошвартованные к определенным буям заграждения. При свежей погоде или малейшем волнении катера, как правило, покидали свои посты с оправданием: «Stormy weather» (штормовая погода), хотя настоящей причиной была боязнь морской болезни.

Между тем из Константинополя в Дарданеллы прибыло большое количество пригодной проволоки, доставленной из Болгарии; кроме того, на форту Гамидие было найдено несколько вьюшек старого

[1] Не *E-17*, а *E-7*.—Ред.

кабеля; хуже обстояло дело с буями и якорями, запас которых был почти исчерпан при постановке вторых сетей. В отношении якорей были использованы всевозможные образцы и размеры их, начиная от больших тяжелых якорей с огромными деревянными штоками (со старых парусников) до современных весом в 1½—2 *т*, а также мертвые якоря; последние плохо держали на каменистом грунте. В общем итоге для постановки сетей потребовались 50 больших бочек, 70 якорей, около 9 000 *м* якорных канатов и около 130 000 *м* стального троса.

Неприятельские подводные лодки, хотя и с перерывами, все же продолжали попытки пробраться под сетями или прорваться силой. Постоянное наблюдение установило, что попытки прорваться производятся в определенном месте и через довольно правильные промежутки времени. Ввиду этого на подозреваемом месте между тремя буями установили новую сеть из первоклассного материала 110 *м* длины с ячейками размером 3 ×3 *м*, спускавшуюся приблизительно на 80 *м* в глубину. Несколько дней спустя после ее установки, 25 октября, с различных пунктов Дарданелл пришло сообщение о входившей подводной лодке. В 14 час. новая сеть сильно прогнулась внутрь пролива; очевидно, подводная лодка полным ходом врезалась в нее. Одна из оттяжек сети лопнула, после чего лодка всплыла перед самым заграждением и была взята под обстрел моторными катерами. Подводная лодка погрузилась, но через 10 мин. по ту сторону сети над водой появились ее рубка и палуба; нос ее был обращен к Нагаре, но хода она не имела. Три моторных катера находились приблизительно в 60 *м* от нее и в общей сложности произвели по ней 60 выстрелов, после чего она опять погрузилась; через полчаса подводная лодка всплыла приблизительно в том же расстоянии от дозорных катеров, как и раньше: это значило, что она не двигалась сама, а ее так же сносило течением, как и дозорные катера, стоявшие без хода. Как и раньше, она была взята под обстрел и снова погрузилась. В 16 час. из воды показались рубка и носовая часть; нос был повернут в сторону форта Гамидие. Дозорные катера тотчас же открыли огонь с дистанции в 200 *м*, так же как и форты. Во время обстрела появилась эскадрилья неприятельских самолетов, сбросившая бомбы на дозорные катера, но не достигшая попаданий. Несколько часов спустя подводная лодка была обнаружена выходящей из Дарданелл.

К концу ноября 1915 г. сети тяжело пострадали от сильного *SW*-го шторма. Несколько буев с сетями и якорями снесло, отдельные буи

затонули. Свежая погода продолжалась несколько дней и значительно затруднила работы по спасанию и ремонту сетей. В связи с повреждением сетевого заграждения возобновилась деятельность неприятельских подводных лодок, хотя и в меньшем масштабе. Неприятельские самолеты развивали оживленную деятельность, налетая эскадрильями по десять самолетов. Часто производился обстрел района сетей с неприятельских кораблей (стрельбою по невидимой с них цели). В начале декабря в легком утреннем тумане неприятельские самолеты сбросили выше (по течению) сетевого заграждения с высоты 400 *м* несколько бомб, снабженных парашютами и поплавками. С дозорных катеров удалось уничтожить некоторые из этих бомб ружейным огнем, прежде чем они запутались в заграждении; две бомбы, задержавшиеся в сетях, но не взорвавшиеся, были также уничтожены.

В Германии между тем было заказано большое количество новых буев и стального троса; по освобождении железнодорожного пути через Сербию в Константинополь весь этот материал был доставлен и использован. С уходом англичан и французов с Галлипольского полуострова кончилась и подводная война на Мраморном море. Сетевые заграждения у Нагары и в Босфоре до конца войны выполняли свое назначение.

Приложение II

СУДОРЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Первым поводом к отправке германских специалистов-кораблестроителей в Босфор послужила предположенная еще до начала войны замена трубок в котлах линейного крейсера *Гебен*. Это вызвало отправку первого эшелона, состоявшего почти исключительно из котельщиков. В дальнейшем большая авария, которую потерпел *Гебен* 26 декабря 1914 г., была поводом к отправлению новой партии, на этот раз состоявшей почти исключительно из специалистов по кораблестроению.

В конце августа 1914 г. в Берлине имелись все основания рассчитывать, что техническая миссия из представителей фирмы Виккерса и Армстронга, работавшая над реорганизацией турецкого арсенала, должна быть заменена германской. Вследствие этого кроме специалиста по машиностроению, производившего работы на *Гебене*, в Константинополь был послан корабельный инженер.

Первая партия кораблестроительных рабочих прибыла в Константинополь 4 сентября 1914 г. Прежде всего приступили к установке новых трубок в котлах *Гебена*, причем в работе всегда находился только один котел. Турки к этой работе не привлекались. Корабль все время сохранял боеспособность. Несмотря на трудности ремонта, последний был закончен в конце октября 1914 г., т. е. как раз к моменту начала войны между Турцией и Россией.

До этого момента в турецком арсенале Золотого Рога действовали английские представители, что, естественно, создавало тяжелые условия для германского технического персонала при его ежедневном появлении в арсенале. Немцы и англичане взаимно не замечали друг друга. Хуже всего при этом было положение турецких служащих, которые не хотели портить отношений ни с немцами, ни с англичанами.

Еще до начала войны Турции с Россией задачи германского личного состава были весьма разнообразны. Помимо больших работ

на *Гебене*, в технической помощи немцев нуждались турецкие военные корабли, арсенал и верфи. Германские специалисты оказывали содействие, главным образом, на двух верфях: в турецком морском арсенале в Золотом Роге и на верфи в Стении.

1. Верфь в Стении — небольшой, но более или менее современно оборудованный судостроительный завод, принадлежавший французско-итальянскому акционерному обществу; *Гебен* и *Бреслау* нашли в бухте Стения спокойную стоянку с хорошим грунтом, где не было заметно влияния течения; в этой единственной в своем роде на Босфоре глубокой и спокойной бухте стояла и турецкая флотилия эскадренных миноносцев. На эту верфь была доставлена большая часть германского личного состава.

Первоначально предполагалось, что германские рабочие будут в роли специалистов-руководителей, а выполнение ляжет на турецких рабочих с верфи. Но вскоре выяснилось, что турецкие рабочие не могут работать с немцами. Турки не имели понятия о современных способах, как, например, об использовании сжатого воздуха, автогенной сварке и резке и т. п. Пришлось значительно увеличить число германских судостроительных рабочих и дать им возможно большее количество турок в качестве помощников. Эта система оправдала себя в дальнейшем, и между немцами и турками установились довольно хорошие отношения, тем более что в некоторых отраслях, там, где требовалась прежняя, ремесленная система, турки были вполне пригодными работниками. При всех более крупных работах на военных кораблях в помощь судостроительному персоналу верфей направлялись группы техников-специалистов германского военного флота из состава береговых команд. Совместная работа военного и гражданского личного состава после преодоления первоначальных трудностей отлично наладилась; таким образом, все имевшиеся налицо рабочие силы были привлечены к разрешению тяжелых, запутанных и неотложных задач.

Верфь в Стении, остававшаяся на протяжении всех лет войны важнейшим местом работы для германского кораблестроительного персонала, в начале войны находилась в стадии постройки. На узкой береговой полосе, окруженной вокруг бухты Стения отлогими возвышенностями, был воздвигнут ряд современных обширных мастерских, которые в большинстве были уже закончены.

Главным достоинством верфи в Стении являлся современный плавучий док с подъемной силой в 8 000 *т*. Он значительно разгружал 3 сухих дока, почти всегда занятых более мелкими судами

и прежде всего явился отличным доком для *Бреслау*, слишком длинного для сухих доков арсенала.

Другие достоинства верфи в Стении, которые выявлялись при ремонте более крупных кораблей, заключались в том, что она имела: оборудование для работ при помощи сжатого воздуха, гидравлический пресс для формовки листов корабельной обшивки и, наконец, вполне в то время современное оборудование по автогенной сварке и резке железа.

Самой ценной для кораблестроительных и слесарных работ являлась механическая мастерская, имевшая около дюжины токарных и фрезерных станков и другие машины для обработки металла. К ней примыкал поместительный зал, вытянутый в сторону суши, задуманный в качестве судостроительной мастерской и снабженный различными станками для резки металла. Часть этой мастерской была оборудована в качестве кузницы. Кроме того, в Стении имелись довольно хорошо оборудованная столярная мастерская, котельная мастерская, для которой, правда, готово было только здание с голыми фермами для крыши; далее имелись электростанция, контора и различные вспомогательные сараи и небольшие строения.

2. Морской арсенал в Золотом Роге. Корабли турецкого флота, не находившиеся в Стении, стояли длинной вереницей в Золотом Роге, ошвартованные носом к бочке, кормой к берегу. К ним можно было подойти береговой дорогой, которая, начинаясь от внутреннего моста через Золотой Рог, тянулась километра на 2 до Хаске. Эта дорога ограничивала узкую береговую полосу, которая лежала у склона круто поднимающихся к городу холмов и на которой находился целый ряд построек, доков и других судостроительных сооружений. Этот комплекс зданий носил название морского арсенала. Береговая полоса, на которой арсенал расположился, была в некоторых местах настолько узка, что для построек пришлось произвести углубления в лежащем позади горном склоне. При постройке трех сухих доков, отделенных улицей от остальных частей арсенала и расположенных у самого входа в Золотой Рог, пришлось поступить так же и, кроме того, —возвести огромные опорные стены.

Из прежнего состава в 3 000 рабочих оставалось очень незначительное число их. Зато турецких инженерных офицеров было много; они состояли на младших должностях и иногда участвовали в работе в качестве мастеров.

На территории морского арсенала находился мраморный дворец

морского министерства. Там же находилось управление морского арсенала. Деятельность германской технической миссии после преодоления бесконечных трудностей была исключительно успешна. Война показала ее важность и ее значение. Из большого числа работ, произведенных морским арсеналом, перечислим только важнейшие. Базировавшиеся на Золотой Рог линейные корабли *Торгут-Рейс* и *Хайреддин-Барбаросса* требовали немного ремонта. Хуже обстояло дело с обоими турецкими крейсерами *Гамидие* и *Меджидие:* их котлы были настолько изношены, что развитие большой скорости казалось совершенно невозможным; при нехватке в материалах и запасных частях и недостаточных средствах морского арсенала выполнение ремонта этих крейсеров являлось большим достижением. Приблизительно так же обстояло дело с эскадренными миноносцами.

Большой ремонт *Гебена.* 26 декабря 1914 г. *Гебен* вошел в Босфор, и ничто в его внешнем виде не выдавало, что корабль потерпел одну из тяжелейших минных аварий, когда-либо выдержанных кораблем без того, чтобы не затонуть тотчас же. Это благоприятное внешнее впечатление объяснялось тем, что 2 мины, на которых он подорвался, образовали пробоины на обоих его бортах, так что проникавшая внутрь вода в количестве около 2 000 *т* почти уравняла крен; только осадка корабля увеличилась на 1 *м.* Лишь благодаря наличию броневых противоторпедных бортовых переборок, которые впервые на войне прошли практическое испытание, крейсер смог вообще выдержать эту тяжелую аварию. Корабль встал на якорь у Бейкоса в Босфоре, невдалеке от верфи Стения, где в течение последующих четырех месяцев все производство стояло под знаком ремонта *Гебена.* Эта совершенно исключительно крупная работа ставила задачи, бывшие не по плечу константинопольским рабочим, состоявшим, главным образом, из котельщиков. Дока, достаточно большого, чтобы вместить *Гебен*, также не имелось. Осмотр водолазами установил, что повреждения наружной обшивки корабля и находящихся за ней креплений были так тяжелы и так обширны, что мысль заделки пробоин большими деревянными пластырями при помощи водолазов пришлось отбросить ввиду невозможности солидной и прочной заделки больших пробоин и полного восстановления крепости корпуса, а следовательно, и полной боеспособности корабля.

Известный из специальной литературы по опыту русско-японской войны способ заделки пробоин с помощью деревянных кессонов тоже был неприменим ввиду слишком больших размеров, которые

должны были бы иметь такие кессоны, а также невозможности соответствующим образом обработать тяжелые деревянные части. Поэтому решено было построить кессоны из железных кораблестроительных материалов, что разрешало вопрос скорейшим и надежнейшим способом.

Площадь пробоины правого борта достигала 50 $м^2$, а левого—60$м^2$.

Оригинальность примененного способа заключалась в том (черт. 36), что кессон весом в 75 $т$ удерживался на плаву при помощи особых воздушных ящиков (*а*); при накачивании сжатого воздуха в эти ящики кессон менял свою пловучесть. На чертеже виден кессон, укрепленный у корпуса корабля в том положении, в котором производились работы (*б*—рабочее помещение, доступ в которое вел через отверстие *в*). В турецких мастерских можно было найти только очень незначительное количество листового и фигурного железа, необходимого для постройки больших кессонов; остальную часть приходилось собирать у старьевщиков и на железных складах в Константинополе; главная часть специалистов должна была прибыть из Германии сложным путем через Румынию и Балканы; в связи с этим можно считать крупным достижением, что после 2½-месячного ремонта, вначале неоднократно прерывавшегося, пробоина левого борта площадью в 60 кв. м. была заделана.

При этих работах германские водолазы показали свои высокие качества. Им пришлось под водою помощью автогенной резки обрезать части бокового киля, свернутые в трубку минным взрывом и мешавшие укреплению первого кессона. Работа эта была выполнена безукоризненно.

Большую помощь в работах оказывали корабельные специалисты *Гебена*, работавшие день и ночь в несколько смен.

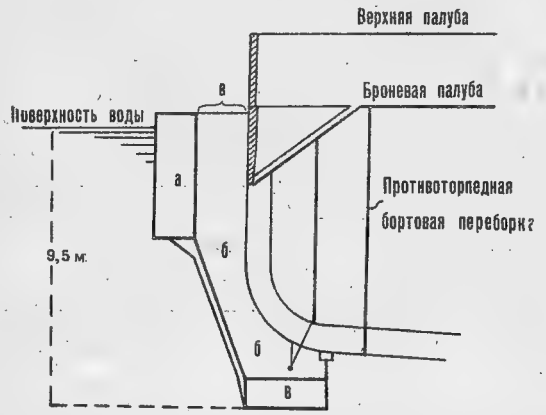
Местные трудности и препятствия, с которыми при ремонте *Гебена* пришлось бороться на каждом шагу, заключались, помимо недостатка материала, еще в неудовлетворительном оборудовании. Два локомобиля частично заменяли постоянно портившуюся небольшую компрессорную станцию на верфи Стения; часто на помощь приходили воздушные компрессоры *Гебена*.

Механическое оборудование верфи в Стении, оставленное бывшими французскими хозяевами в запущенном состоянии, требовало параллельно с ремонтом *Гебена* сложных восстановительных работ.

После укрепления первого большого кессона и откачки из него воды открылась пробоина, имевшая вид гигантских ворот во внутренние помещения корабля; кромки этих ворот образовались из

вогнутой внутрь обшивки, а в самых воротах находилось хаотическое скопление перекрученных и до неузнаваемости измельченных частей корабельного набора.

В первую очередь намечалось восстановление в прежнем виде прочности и водонепроницаемости наружной обшивки; затем—восстановление водонепроницаемости противоминной броневой пере-



Черт. 36. Кессон у борта Гебена (разрез): *а* — воздушный ящик; *б*—рабочее помещение; *в*—входное отверстие.

борки и исправление ее деформаций; все поврежденные части набора, мешавшие работам и неприменимые для укрепления новых частей корпуса, срезались автогенной резкою. Хотя работы выполнялись с наибольшею срочностью и с соблюдением лишь самой необходимой точности, все же требование восстановления наружных частей корпуса и достижения его водонепроницаемости было выполнено.

Несмотря на все задержки, все работы по заделке главной пробоины на левом борту были закончены в середине марта 1915 г., а несколько меньшая по площади пробоина правого борта настолько заделана, что командующий флотом смог снова направить свой флагманский корабль в операцию против русских на Черном море. По возвращении из этой операции продолжались работы по полной заделке пробоины правого борта вплоть до полного восстановления в конце апреля боеспособности корабля.

Проверка линии валов *Гебена*. Из судостроительных работ, необходимость которых не вытекала непосредственно

из последствий боевых столкновений, но которые по своему значению и особенностям выдавались среди ряда очередных небольших работ, надо особо отметить ремонт внешних гребных валов на *Гебене*. Длительные походы *Гебена* и отсутствие подходящего для него дока имели следствием образование слабины в дейдвудных подшипниках вследствие вибрации наружных гребных валов. Как и в предыдущем случае ремонта минных пробоин, приходилось осушать для проверки линии валов подводные части корабля. С применением кессонов здесь возникали трудности в том отношении, что приходилось пригонять кессон для достижения его водонепроницаемости точно к кормовым обводам и целому ряду выступающих предметов (например, кормовой торпедный аппарат, кронштейны валов и т. п.). Для подгонки кессонов приходилось прорезать в них в плоскости шпангоутов особые отверстия (кессон как бы сидел верхом на кронштейне), которые затем вновь заделывались водолазами при помощи особых щитов, что представляло громадные трудности.

Еще сложнее оказались работы на внутренних валах, начатые лишь летом 1917 г., в момент, когда недостаток материала достиг кульминационного пункта.

Первоначально предполагалось построить по одному большому кессону для обоих передних и обоих задних кронштейнов валов; однако, постройка кессона столь значительных размеров была невозможна вследствие отсутствия материала, а, кроме того, такой огромный кессон, хотя и имел преимущества симметрии, все же был бы крайне неудобен для укрепления. В результате построили по специальному кессону для каждого из четырех валов, что затянулось на 1½ года, но имело то преимущество, что корабль каждый раз только на несколько дней выходил из строя.

Новые кессоны в основном имели ту же форму, что и кессоны для заделки минных пробоин; однако, расстояние от диаметральной плоскости до обшивки в кормовой части было настолько незначительно, что для образования в кессоне достаточного отверстия для входа в помещения для работы приходилось делать их очень широкими: при одинаковой высоте в 10 *м* кессон для кормовой части корабля имел ширину в 7 *м*, а для средней части—лишь 3 *м*.

Кессоны строились на берегу; для них с большим трудом были собраны остатки судостроительного материала в арсенале и повсюду где только было возможно. При постройке все внимание обращалось только на достижение прочности и водонепроницаемости; не приходилось гнушаться никакими заплатами, лишь бы достигалась основная

цель и экономилось время. Воздушные ящики, согласно опыту, полученному при постройке обоих первых кессонов, рассчитывались таким образом, чтобы при полном заполнении нижнего ящика водою кессон сохранял около 3 *м* остаточной пловучести и держался помощью верхнего воздушного ящика на плаву; в таком виде легче всего было устанавливать кессоны и подгонять их точно на назначенное место помощью подкильных концов. Для достижения водонепроницаемости пользовались подушками, изготовленными из ворсы, зашитой в парусину; этими подушками обшивались закраины кессонов; ввиду недостатка ворсы последнюю заменяли иногда стружками; в особо ответственных местах применялись также резина, швабры: небольшие отверстия забивались деревянными клиньями и опилками, которые из рук водолазов засасывались в малейшие отверстия кессонов.

Каждый раз шла жестокая борьба с проникавшей водой, которая все снова и снова грозила залить почти осушенное место работы. Но постепенно при участии корабельных помп и специальных насосов, установленных в самом кессоне, достигалось достаточное осушение последнего.

В сравнении с этими длительными судостроительными вспомогательными работами машиностроительные работы над валами и подшипниками, для которых делались все эти приготовления, занимали только короткое время. Требовалась большая спешность, принимая во внимание, что перерыв для выхода в операцию и связанное с ним временное снятие кессона явились бы огромной потерей времени. В связи с этим при напряжении всех вспомогательных сил команды *Гебена* и использовании сверхурочных часов работы и ночных смен достигались максимальные возможности.

Слабина в подшипниках, как это уже раньше было установлено водолазами, достигала 20 *мм*.

Конечно, в условиях ремонта валов с помощью кессонов вытягивание валов можно было производить лишь внутрь корабля; если добавить к этому, что смена деревянной набивки подшипников и обточка вала производились самыми примитивными средствами, то 6-дневный срок ремонта валов нужно считать рекордным по краткости. Результат работ оказался нисколько не хуже, чем при ремонте в доке в условиях наличия всех возможных современных средств лучшей германской верфи.

П о д в о д н ы е л о д к и. Совсем особое место среди морских технических работ в Турции занимал ремонт подводных лодок.

При полной отрезанности от родины он представлял особенные трудности. Исключительно чувствительное и сложное устройство подводных лодок заставляет рассматривать эту работу тоже как техническое достижение, так как обычно она требует богатого ассортимента запасных частей.

При морском арсенале в Золотом Роге не имелось никаких запасов, которые могли бы быть использованы для ремонта подводных лодок. Большой удачей оказалось то, что все германские подводные лодки, несмотря на их ускоренную постройку, в целом и в отдельных частях были однотипны, так что имелась возможность снимать со стоявших на отдыхе лодок части, а иногда целые электромоторы, перископы, цилиндры моторов и т. п. для назначенных к выходу в море подводных лодок и затем спокойно ремонтировать поврежденные части. Достаточно в качестве примера привести один случай: на подводных лодках был полностью израсходован запас патронных предохранителей для главной магистрали электропроводки к электромоторам; переоборудование главных распределительных досок под свинцовые предохранители являлось совершенно невозможным; тогда пришла мысль заново перемотать предохранители помощью плоской серебряной проволоки, которой пользовались вышивальщицы на базарах; с жалобами понесли турецкие женщины свои сокровища на алтарь отечества, и подводные лодки в несколько часов были приведены в готовность.

После открытия балканского пути прибыли крайне необходимые германские станки, которые поставили германский личный состав в независимое от турецкого оборудования положение. В общем почти всегда удавалось в течение разрешенного времени стоянки заканчивать ремонт подводных лодок, но некоторые случаи все же необходимо отметить особо.

1. Одна из подводных лодок пришла из Полы с якобы непригодным мотором. После нескольких часов хода мотор приходилось разбирать вследствие повреждения клапанов. Конструктивным усовершенствованием было достигнуто, что при следующей операции на Черном море мотор вовсе не потребовал ремонта, несмотря на то, что подводная лодка прошла 1 800 миль.

2. В ноябре 1915 г. в Дарданеллах в руки немцев попала французская подводная лодка *Тюркуаз*. Личный состав покинул лодку в панике, не открыв кингстонов; подводная лодка, сидевшая на грунте с торчащей из воды рубкой, не имела никаких повреждений, за исключением нескольких пробоин в рубке, находившихся над

водою. 400-тонная однокорпусная подводная лодка, построенная пионерами подводного кораблестроения, производила очень большое впечатление.

Было необходимо возможно скорее снять *Тюркуаз*, находившуюся в сфере действий английских самолетов и артиллерийского огня английского флота (по невидимой с кораблей цели). Лодка лежала на малой глубине; во внутренних помещениях ее горел электрический свет; основательно обобранная турецкими победителями, она находилась в совершенно исправном состоянии. Причиной посадки на грунт, очевидно, являлся выход из строя перископа из-за проникновения в него воды.

Снятие подводной лодки, казавшееся первоначально легким, представляло значительные затруднения вследствие запутанности и несистематичности внутреннего ее устройства. Так, клапаны затопления были расположены в среднем проходе лодки по всей ее длине; та же картина имела место и с клапанами продувания; они располагались в самых неожиданных закоулках лодки (один из них—в гальюне, другой—за камбузом); штоки кингстонов и клапанов открывались вращением в иных случаях в правую сторону, в других—в левую, без всяких указаний на сторону вращения; то же самое относилось и к кранам, открытое положение которых в иных случаях характеризовалось продольным положением их рукоятки, в других—поперечным. В этом хаосе могла бы справиться лишь очень опытная команда. Все же через несколько часов удалось продуть цистерны продводной лодки, и она всплыла. Однако, попытки дать ход не увенчались успехом; вследствие проникновения воды в один из цилиндров мотора (через пробоины в газоотводе) погнулся шток поршня. Лодку пришлось вести на буксире до Константинополя, но в Золотой Рог она вошла самостоятельно.

Подводная лодка принесла большое разочарование. С точки зрения дизель-моторов, аккумуляторов и совершенно открытой электропроводки она являлась совершенно устаревшей и своим ограниченным районом действий уступала даже небольшим германским 180-тонным подводным лодкам. Оборудование аккумуляторной батареи было таково, что даже при нормальных условиях команда постоянно подвергалась смертельной опасности. Французский машинист в своем дневнике пишет: «С этой проклятой коробкой каждый день случаются поломки». О перестройке *Тюркуаз* в боеспособную подводную лодку не могло быть и речи, особенно при имевшихся средствах. Она сослужила хорошую службу для зарядки аккуму-

ляторов других подводных лодок. После войны турки восстановили ее собственными силами, но в первый же поход она затонула со всем личным составом.

Подъем и спасание кораблей. В результате русских атак на угольные транспорты в Черном море, завершившихся гибелью многих из них, германское отделение верфей 4 раза выполняло крупные работы. Дважды благодаря его участию после заделки торпедных и минных повреждений транспорты, выбросившиеся на берег, были снова сняты и отбуксированы в Босфор. В двух других случаях после четырехнедельных напряженных работ выброшенные на берег пароходы были готовы к отбускированию: но русские новыми торпедными попаданиями уничтожили их. То обстоятельство, что немногие имевшиеся пригодные водоотливные пароходы не допускались турецким командованием в опасную зону, очень затрудняло работу.

Из военных кораблей, получивших повреждения в Мраморном море и нуждавшихся в помощи спасательных партий, отметим минный крейсер *Пейк* и эскадренный миноносец *Самсун*. В обоих случаях для обеспечения возможности откачки приходилось предварительно заделывать пробоины площадью от 3 до 4 $м^2$. Более серьезной работой являлось спасение эксадренного миноносца *Ядигар*— одного из четырех эксадренных миноносцев типа «Шихау». Во время стоянки в бухте Стения в него попала бомба с непрятельского самолета, причем полученное им повреждение в наружной обшивке ниже ватерлинии повело к быстрому потоплению корабля. Эксадренный миноносец, имевший длину около 80 *м*, затонул в глубокой бухте Стения: форштевень находился на глубине 21 *м*, зарывшись на 5 *м* в глубокий ил, в то время как корма в соответствии с рельефом дна в этом месте находилась на глубине около 13 *м*. Протаскивание под корпусом даже самого тонкого стального троса ввиду погружения корабельного корпуса в ил в среднем на 4—5 *м* было совершенно невозможно. Подъем *Ядигара* был произведен следущим способом: для подъема был использован запасный понтон Галатского железного пловучего моста (построенного в Германии незадолго до мировой войны): понтон установили над погибшим эскадренным миноносцем, затопили его, скрепили с корпусом, а затем откачали из понтона воду помощью продувания сжатым воздухом. Наиболее трудным вопросом являлось скрепление корпуса эскадренного миноносца с понтоном. Для этой цели в верхнем ряду наружной обшивки корпус (толщина 7 *мм*) прорезали с каждого борта по 8 отверстий, соответ-

ствовавших 8 точкам понтона: в этих 8 местах понтона в свою очередь прорезали по 7 небольших отверстий и, пропустив через последние болты, прикрепили к понтону 16 планок, снабженных с противоположной стороны коушами большого диаметра: через коуши продернули стальные стропы (взятые с фуникулера Галата—Пера). Затем подвели понтон в погруженном состоянии, установили его точно над корпусом эскадренного миноносца и помощью стропов прикрепили к нему последний (палуба была к этому времени совершенно гладкой; все выступавшие предметы и надстройки были с нее сняты). Таким образом, понтон и корпус оказались скрепленными друг с другом в 16 местах. Далее, из понтона выкачали воду и ввели всю систему в погруженный пловучий док: здесь отдали все крепления, связывавшие корпус и понтон, и вывели последний из дока: после откачки воды из дока эскадренный миноносец появился на поверхности воды.

Евфратский речной отряд (гл. XXI). В начале февраля 1916 г. в Джераблус по Анатолийской ж. д. был отправлен первый эшелон судостроительных рабочих, снабженный небольшим ассортиментом необходимейших инструментов и механического оборудования и некоторым количеством материалов, с целью устройства небольшой мастерской для постройки простых мелкосидящих судов.

В Алеппо (100 *км* от Джераблуса), где находилось строительное отделение Анатолийской ж. д., запасы инструментов и снаряжения были пополнены. В Джераблусе маленький отряд нашел остатки железнодорожной мастерской, которая несколько лет тому назад закончила постройку большого железнодорожного моста через Евфрат.

Судоходство на Евфрате в течение многих тысячелетий производилось на так называемых «шартурах»—легких плоскодонных челнах около 7 *м* длиною и от 2 до 2,5 *м* шириною, с плоским дном, поднятым в носу и в корме. Эти примитивные суда грубо сколачивались из напиленных вручную досок, которым придавалась жесткость при помощи стволов тополя, а пазы конопатились тряпками: после этого весь шартур извнутри и снаружи заливался смолой. Шартуры даже при грузе, в 8—9 раз превышавшем их вес, были достаточно водонепроницаемы, конечно, если не встречались особо тяжелые условия, как-то: прикосновение ко дну или свежая погода.

Прежде всего нужно было создать несколько более крепкий тип судна, которому можно было бы доверить драгоценное военное имущество, не опасаясь, что незаменимый материал станет жертвой непо-

годы или опасностей русла реки. Было спроектировано судно длиною в 12 *м*, шириною в 4 *м* и грузоподъемностью 15—16 *т*, которое благодаря своей солидной конструкции могло противостоять опасности речного пути. Общепринятые здесь в качестве материала короткие доски не годились для этой цели. Когда запасы привозных досок в сирийских портовых городах оказались исчерпанными, пришлось добывать более длинный лес на Таврских горах и из района Тартуса, а позднее пришлось даже обзавестись своей командой дровосеков.

Работа евфратской верфи, персонал которой увеличился командированными с константинопольских верфей, вскоре дала некоторые результаты: спускалось ежедневно от одного до двух речных челнов. Здесь надо отметить одно туземное средство, которое в известной степени оказало содействие речному судостроению. Это было некое густое смолообразное вещество, обладавшее исключительной тягучестью и клейкостью и еще одним весьма благоприятным качеством— оно не меняло своих свойств ни при сильной жаре, ни при низкой температуре. Местное население на Нижнем Евфрате с помощью этой земляной смолы, которая добывается в различных местах реки, превращают грубо скрепленные из жил пальмовых листьев корзины в совершенно водонепроницаемые круглые суда, служащие в низовьях Евфрата для передвижения. Достигается это простой обмазкой. Об этих своеобразных судах на Евфрате сообщает еще Геродот.

В первые же недели существования евфратской верфи к построенным ею судам стали предъявляться бо́льшие требования в отношении вместимости и грузоподъемности. Между прочим, на таких судах перевозились: баварская 150-*м* гаубичная батарея с большим количеством боевых припасов, несколько военных самолетов, большой госпиталь с материалом и персоналом, радиостанция, походные кухни, грузовики и т. п. Речные суда отлично выполнили задачу, и потерь ценного груза ни разу не было.

Помимо транспортных судов вышеуказанного типа (в первое же лето их было построено около 130), на евфратской верфи строились различные канонерские лодки схожего, но, конечно, усовершенствованного типа, вооруженные 105-*мм* скорострельными орудиями и с успехом использованные в качестве плавучих батарей против англичан на Нижнем Евфрате.

Завершением работ на Евфрате явились моторные шартуры с кормовым гребным колесом. Этот вновь изобретенный тип речного корабля представлял собою несколько удлиненный грузовой шартур более солидной постройки и с несколько заостренными оконечностями.

Двигателем служили кормовые колеса, которые приводились в движение присланными из Германии нефтяными моторами в 60—80 *л. с.*; передачею служили цепи и зубчатые колеса. Три таких колесных шартура поддерживали в верховьях Евфрата судоходство, буксируя пустые шартуры обратно к исходному пункту, что считалось ранее невозможным. Присланные из Германии небольшие стальные моторные катера уступали деревянным моторным шартурам и в смысле буксирных качеств и в смысле вместимости, и надо сожалеть, что постройка последних не имела дальнейшего развития.

Евфратское отделение и евфратская верфь в Джераблусе впоследствии расширились благодаря установке там, а также в Биреджике крупных станков и машин с моторными двигателями для обработки дерева и металла. Таким образом, производительность значительно возросла. В Биреджике верфь изготовляла ежедневно до 20 небольших шартуров.

Приложение III

САНИТАРНАЯ СЛУЖБА СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ДИВИЗИИ

Военная история балканских народов свидетельствует, что все войны, происходившие на Балканском полуострове, кончались рано, можно сказать, преждевременно, вследствие того, что сражающиеся истощались заразными болезнями. Так, и в последней Балканской войне в турецкой и в особенности в болгарской армиях в страшнейших формах свирепствовали тиф и холера, которые унесли бесчисленное количество жертв. Санитарных мер было недостаточно, чтобы остановить своевременно эпидемию или задушить ее в зародыше.

В начале мировой войны санитарные условия были неважные. Командующий флотом к-адм. Сушон понял с самого начала огромную опасность, грозившую с этой стороны. Как командующий Средиземноморской дивизией он тотчас же затребовал из Германии медицинский персонал, необходимый для проведения санитарных мер. Но для достижения цели было важно взять все санитарные нити в одни руки и руководить медицинской помощью из одного пункта. Приходилось бороться с явным и тайным сопротивлением и торможением. Турецкие солдаты часто не выполняли санитарных предписаний, как противоречивших религиозным требованиям, например бритье, борьба со вшами. Сушону приходилось время от времени обращаться к главе турецкого духовенства за помощью в проведении необходимых мер.

Деятельность санитарных врачей была тяжелой и ответственной. Отрезанные от европейской культуры, полагаясь только на себя и имея в качестве поддержки немногочисленный младший санитарный персонал, под тропическим солнцем на Тигре и Евфрате, среди ледяной зимней стужи в горах Кавказа, германские морские врачи несли тяжелую работу. Несмотря на 4 долгих и тяжелых года войны, удавалось предотвращать опустошительные эпидемии.

За время войны германские морские врачи, кроме военных кораблей (*Гебен*, *Бреслау*, *U-21*, флотилия подводных лодок, лазареты

на пароходах *Генерал* и *Корковадо* при перевозках войск по Черному морю в 1918 г., лазарет на пароходе *Ольга* в Стении), обслуживали следующие санитарные учреждения:

а) в К о н с т а н т и н о п о л е: германский морской госпиталь, лазарет, германскую бактериологическую лабораторию, аптеку при санитарном депо, морское санитарное управление, турецкий военный госпиталь в Горбие, турецкий военный госпиталь в Таш-Кишах, русскую больницу, поликлинику близ Стении, поликлинику в Чокур-Бостане, гинекологические поликлинику и клинику, лазарет св. Иосифа;

б) в о в н у т р е н н и х р а й о н а х Т у р ц и и: отделение санитарного управления в Дарданеллах в Босфоре, морской десантный отряд в Галлиполи, главный лагерь десантного отряда в Килия-Тепе, санитарно-гигиеническую экспедицию 4-й армии, санитарную экспертизу при 3-й армии, отделение при 5-й армии и военной миссии, хирургическую экспертизу при 6-й армии в Багдаде, Анатолийскую ж. д., морское санитарное отделение в Ираке, хирургическую экспертизу при 2-й армии, летучие чумные лаборатории для Анатолии, речные группы на Тигре, санитарную часть морских батарей и посты службы наблюдения и связи в Александреттском заливе, бактериологическую лабораторию в Адане, иоаннитскую больницу в Бейруте.

Приложение IV

ТАБЛИЦА ГЛАВНЕЙШИХ ЭЛЕМЕНТОВ КОРАБЛЕЙ РУССКОГО ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

(по официальным данным)

Класс и наименование кораблей	Год спуска	Водоизмещение (т)	Скорость (узлы)	Дальность плавания (мили) полн. ход / экон. ход	Артиллерия (мм)	Торпедное вооружение (мм)	Экипаж (чел.)	Примечания
Линейные корабли								
Императрица Мария	1913	25 000	21,5	1 640 / 2 960	12—305/52 20—130 4—75 4 пул.	4 подв. 455	1 220	Вступ. в строй в июле 1915 г.
Императрица Екатерина II	1914	24 960	21,5	1 680 / 3 000	12—305/52 20—130 3—75 4 пул.	4 подв. 455	1 220	Вступ. в строй в ноябре 1915 г.
Император Александр III (Воля)	1914	22 600	21	—	12—305/52 20—130 8—75; 4—47 4 пул.	4 подв. 455	—	Вступ. в строй в июле 1917 г.
Евстафий	1906	13 840	16	1 380 / 2 000	4—305/52 4—203/50	2 подв. 455	880	—
Иоанн Златоуст	1906	13 715	17	1 200 / 2 000	12—152/45			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	14—152/45 2—57 2—37 3 пул.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ростислав	1896	10 140	15	1 170 / 3 500	4—254/45 8—152/45 4—75 3 пул.	—	640	—
Синоп	1887	10 130	14	1 434 / 2 310	4—203/50 12—152/45 2—47 4 пул.	—	685	Оборудован в 1915 г. противоминными наделками
Георгий Победоносец	1892	10 050	14	—	8—152/45 4—47	—	—	В резерве; брандвахта в Севастополе
Крейсеры								
Память Меркурия	1904	7 070	21,4	735 / 2 100	16—152/45 2—75	2 подв. 380	570	—
Кагул	1902	7 040	22	600 / 1 920				
Алмаз	1903	3 285	18	—	7—120 2 пул.	—	395	В ранге посыльных кораблей. В 1918 г. оборудован для приема 4 гидросамолетов.
Прут	1903	4 090	17,9	—	10—130/55 4—пул.	—	—	Бывш. турецкий крейсер *Меджидие*. Поднят из воды и вступил в строй в январе 1916 г.
Эск. миноносцы								
Счастливый	1913	1 110	30	450 / 1 020	3—100/60 2—47 зен. 4 пул.	5 двойн. надводн. 455	125	Вступил в строй 15 января
Дерзкий	1914	1 405	32	500 / 1 010				Вступил в строй 15 сентября
Гневный	1913	1 464	32	500 / 1 090				Вступил в строй 15 сентября

Продолжение

Класс и наименование кораблей	Год спуска	Водоизмещение (т)	Скорость (узлы)	Дальность плавания (мили) полн. ход / экон. ход	Артиллерия (мм)	Торпедное вооружение (мм)	Экипаж (чел.)	Примечания
Пронзительный	1914	1 320	30,2	500 / 1 165	3—100/60 2—47 зен. 4 пул.	5 двойн. надводн. 455	125	Вступил в строй 15 сентября
Беспокойный	1915	1 450	32,7	450 / 1 900				Вступил в строй 15 сентября
Быстрый	1914	1 460	31	540 / 1 800				Вступил в строй 15 января
Громкий	1913	1 460	31	540 / 1 800				Вступил в строй 15 января
Поспешный	1913	1 460	29,3	540 / 1 800				Вступил в строй 15 июля
Пылкий	1914	1 460	28,9	540 / 1 800				Вступил в строй 15 января
Капитан Сакен	1907	798	24,8	600 / 1 800	2—120 1—47	3 надводн. 455	85	—
Капитан Баранов		802	24,4	540 / 1 530	2—120 2—47 3 пул.			—
Лейтенант Шестаков		780	24,5	810 / 1 700	2—120 2—47 3 пул.			—
Лейтенант Зацаренный		782	24,6	575 / 1 810	2 120 1—47			Погиб на мине в июле 1917 г.

Живучий	1904	430	25	360 / 1 000				Погиб на мине в апреле 1916 г.
Жуткий	1904	445	24,5	360 / 900				
Жаркий	1903	450	25	360 / 900				
Завидный	1903	450	25	360 / 1 080	2—75 2—3 пул.	2 надводн. 455	67	
Заветный	1903	450	26	280 / 980				
Зоркий	1904	435	25,5	325 / 900				
Звонкий	1904	450	25,7	310 / 920				
Лейтенант Пущин	1905	450	26	320 / 900				Погиб на мине в марте 1916 г.
Миноносцы								
Строгий	1901	376	21,5	800 / 900	2—75 2 пул.	2 надводн. 380	56	Тип Сокол
Свирепый			22					
Сметливый			24					
Стремительный			22					
Подводные лодки								
Нерпа	1914	645 / 790	10 / 11,7	2 880 / 200	1—57 1—47 1 пул.	8 Джевецкого		—
Морж	1915	830 / 790	10,8 / 12	2 750 / 120				
Тюлень	1915	630 / 780	10 / 8	2 500 / 100	1—76 1—57 1 пул.	4 трубчатых		
Кашалот	1916	669 / 913	9,6 / 9,8	4 200 / 130				
Кит	1915	569 / 912	8,5 / 8,5	3 000 / 110	1—76 1—57			
Нарвал	1915	673 / 1 045	13,5 / 10	4 000 / 120	1—76 2 пул.			

Продолжение

Класс и наименование кораблей	Год спуска	Водоизмещение т.	Скорость (узлы)	Дальность плавания полн. ход экон. ход (мили)	Артиллерия	Торпедное вооружение мм	Экипаж	Примечания
Краб	1915	560 740	12 7	1 900 82	1—76 2 пул.	2 трубчатых	•	Подводн. заградитель, 30 мин.
Карп	1907	207	10,5	1 250	—	2 Джевецкого	•	—
Карась	1907	235 207	8,5 10,8	58 1 250	—	1 трубчатый	•	—
Налим	1904	235 153	8 10	60 600	1—47	4 Джевецкого	•	—
Скат	1904	186 153	8 10	50 600				
Лосось	1905	188 110	6 8	50 360	—	1 трубчатый	•	—
Судак	1907	125 110	6 8	45 360	—			
		125	6	45	—			
Канонерские лодки								
Донец	1889	1 300	12	1 200 1 700	2—152	—	135	—
Терец	1888	1 225	13,7	1 000 1 250	1—120 2—75	—		
Кубанец	1888	1 280	11	1 400 2 000		—		
Минные заградители						Число мин:		
Прут	—	5 450	11	•	•	750	•	Погиб 29 октября 1914 г.
Дунай	1890	1 620	12,9	680 2 150	2—57 4—47	350	230	—

Алексей	1890	2 400	14	1 100 2 200	3—75 2—37 2 пул.	200	•	
Ксения	1895	2 700	14,4	1 800 2 125	1—152 гауб. 3—75 2—37 1 пул.	160	•	Переделаны в 1914 г. из пароходов
Георгий	1896	1 180	14	1 500 2 100	1—152 гауб. 3—75 1 пул.	280	•	
Николай	1893	2 780	13,6	670	1 152 гауб. 3 75	200	•	
Мина	1913	180	10	•		80	•	
Дых-тау	1907	1 110	7,5	1 650	2—37	120	•	
Беш-тау	1907	1 120	10	1 290 2 020	4—47	300	•	
Сетевые заградители								
Ген. Русский	19 6	400 р т.	11	450	—	—	•	Переделаны во время войны из пароходов
Татьяна	1879	528	9	—	—	—	•	
Аю-Даг	1898	1 765	9	1 600	2—75	—	•	
Эльборус	1888	1 050	9	1 900	2—75	—	•	
Гибра	1888	300	9	810	—	—	•	
Авиатранспорты						Число самол		
Николай I	19 2	9 230	13,5	3 800 5 800	6 120 2 57 4 пул.	7 гидросамол.	•	Переделаны из пассажирск. пароходов
Александр I	1913	9 240	15	4 390 4 945	6 129 2 75 2 пул.	8 гидросамол	•	
Сторожевые катера								
18 катеров	1915 1916	14	24	500	1—47 1 пул.	—	•	Вступили в строй весной 1916 г.
Тральщики								
84 тральщика	Разных типов из морских и наботажных судов Черного и Азовского морей.							

АЛФАВИТНО-ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ[1]

СОКРАЩЕНИЯ

а.-в.	— австро-венгерский	кр.	— крейсер
бр.	— британский	л. кр.	— линейный крейсер
г.	— германский	л. кр.	— легкий крейсер
исп.	— испанский	л. к.	— линейный корабль
р.	— русский	м.	— миноносец
т.	— турецкий	эс. м.	— эскадренный миноносец
фр.	— французский	м. зг.	— минный заградитель
автр.	— авиатранспорт	п. л.	— подводная лодка
брон. кр.	— броненосный крейсер	пх.	— пароход
г. с.	— госпитальное судно	тр.	— транспорт
дир.	— дирижабль	тщ.	— тральщик
к. л.	— канонерская лодка	Ч. ф.	— Черноморский флот

А. ГЛАВНЕЙШИЕ БОЕВЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

1. Между соединениями кораблей

Балаклава, бой у (или у мыса Сарыч, между главными силами Ч. ф. и кр. *Гебен* и *Бреслау*, 18. 11. 1914)—94—96.

Босфор, бой у (между главными силами Ч. ф. и кр. *Гебен*, 10. 5. 1915)—174—176.

Имброс, бой у о. (между кр. *Гебен* и *Бреслау* и британскими мониторами, 20. 1. 1918)—412—415.

Оценка артиллерийской стрельбы русского флота—87, 291, 329—332, 271—272, 385—386.

2. Между отдельными кораблями

Бреслау, г. л. кр., бой с бр. кр. *Глостер* (7. 8. 1914)—35—36.

Бреслау, г. л. кр., обстрел р. Тем у берегов Крыма (7. 12. 1914)—99.

Бреслау, г. л. кр., обстрел р. тр. и встреча с главными силами Ч. ф. (23—24. 12. 1914)—102—104.

Бреслау, г. л. кр., бой с 4 р. эс. м. (6. 2. 1915)—116.

Бреслау, г. л. кр., бой с 3 р. эс. м. (3. 4. 1915) и повреждение эс. м. *Пронзительный*—138.

Бреслау, г. л. кр., бой с р. эс. м. *Дерзкий* и *Гневный* (11. 6. 1915)—214—216.

Бреслау, г. л. кр., бой с р. л. к. *Имп. Мария* и эс. м. (4. 4. 1916)—290—291.

[1] Цифры показывают страницы.

Бреслау, г. л. кр., бой с р. л. к. *Имп. Мария* и эс. м. (21. 7. 1916)—329—333.
Бреслау, г. л. кр., бой с р. л. к. *Екатерина II* и эс. м. (25. 6. 1917)—385—386.
Гамидие, т.кр. л., бой с р. кр. *Кагул* и эс. м. (4. 1. 1915)—108—109.
Гамидие, т. кр. л., бой с р. эс. м. *Пронзительный* и *Быстрый* (5. 9. 1915)—227.
Гебен, г. л. кр., потопление р. тр. *Прут* (29. 10. 1914)—75—76.
Гебен, г. л. кр., бой с р. эс. м. *Деркий*, *Гневный*, *Счастливый* (21. 8. 1915)—249.
Гебен, г. л. кр., бой у о. Кирпен с р. л. к. *Имп. Мария* (фактически с л. к. *Екатерина II*, 8. 1. 1916)—270—272.
Иесгар, т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915)—264.
Кейпрю, т. к. л., уничтожение артогнем (31. 12. 1915)—264.
Родосто, т. тр., бой с р. к. л. *Тюлень* (12. 10. 1916)—355—356.

3. Действия подводных лодок

а. Атаки по боевым кораблям

Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. *Мессудие* (13. 12. 1914)—100.
Бр. п. л., атака и потопление т. л. к. *Хайреддин-Барбаросса* (7. 8. 1915)—238.
Бр. п. л., атака и потопление т. минного кр. *Пейк* (5. 8. 1915)—234—235.
Морж, р. п. л., атака (безуспешная) г. л. кр. *Гебен* (14. 11. 1915)—259; (11. 8. 1915)—225—226.
Нерпа, р. п. л., атака (безуспешная) т. кр. л. *Гамидие* и г. л. кр. *Гебен* (6. 9. 1915)—227—228.
U-21, г. п. л., атака и потопление бр. л. к. *Маджестик* (26. 5. 1915)—198—202.
UB-7, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915)—252—253,
UB-8, г. п. л., атака (безуспешная) по р. л. к. у Варны (27. 8. 1915)—252—253.

б. Гибель п. л.

AE-2, бр. п. л. (30. 4. 1915)—162—164.
E-7, бр. п. л. (7. 8. 1915)—242.
E-15, бр. п. л. (17. 4. 1915)—153.
E-20, бр. п. л. (5. 11. 1915)—255—257.
UB-7, г. п. л. (октябрь 1916)—359.
UB-45, г. п. л. (6. 11. 1916)—363.
UB-46, г. п. л. (7. 12. 1916)—364—365.
UC-13, г. п. л. (29. 11. 1915)—262—263.
UC-15, г. п. л. (ноябрь 1916)—363—364.
Тюркуаз, фр. п. л. (30. 10. 1915)—254.

в. Десанты диверсионные с п. л.

С *U-38*, у Анакрии (3. 6. 1916)—301.
С *U-38*, у Анакрии (29. 6. 1916)—304.
С *UB-14*, у Анакрии (30. 5. 1917)—382.

С *UB-42*, у р. Чурия (8. 10. 1917)—394—395.
С *UB-42*, у Анакрии (13. 11. 1917)—402.

г. Заградительные операции п. л.

Краб, р. п. л., у Босфора (14. 7. 1915)—223.
UC-15, г. п. л., у Севастополя (24. 3. 1916)—284.
UC-15, г. п. л., у Севастополя (31. 3. 1916)—284.
UC-15, г. п. л., у Севастополя (25. 4. 1916)—293.
UC-15, у Сулимского гирла (ноябрь 1916)—363.
UC-23, г. п. л. в Эгейском море (февраль—апрель 1917)—371—372.
UC-23, г. п. л. в Эгейском море (сентябрь 1917)—375, 393—394.
UC-23, г. п. л. в Эгейском море (сентябрь 1918)—452.

д. Операции г. п. л. на коммуникациях

Зап. часть Ч. м.—*UB-7* (июль 1915)—219.
Зап. часть Ч. м.—*UB-7* и *UB-8* (сентябрь 1915)—244—246.
Зап. часть Ч. м.—*UB-14* (октябрь 1915)—252.
Сев.-вост. часть Ч. м.—*UC-13* (12—29. 11. 1915)—260—263.
Зап. часть Ч. м. *UB-7* и *UB-14* (январь 1916)—274—275.
Зап. и вост. части Ч. м.—*U-33*, *UB-7*, *UB-14*, *UB-15* (Март—июль 1916)—285—306.
Зап. и вост. части Ч. м.—*U-33*, *UB-7*, *UB-14*, *UB-45* (август 1916)—335—340.
Румынское побережье—*UB-43*, *U-33* (август—сентябрь 1916)—345—347.
Румынское побережье—*U-33*, *UB-14*, *UB-42*, *UB-46* (сентябрь—ноябрь 1916)—358—364.
Кавказское побережье—*UB-42* (октябрь—ноябрь 1917)—394—400.
Мраморное море—бр. п. л. *E-7*, *E-11* и др. (май 1915)—206—209.
Мраморное море—г. п. л. *UB-14* (4—15. 11. 1915)—255—257.
Эгейское и Средиземное моря—г. п. л. *UB-42* и *UC-23* (февраль—апрель 1917)—369—378.
Эгейское и Средиземное моря—г. п. л. *UB-42* и *UC-23* (февраль—апрель 1917 г.)—369—378 (сентябрь—октябрь 1918)—450—452.

4. Действия военно-воздушных сил

а. Атаки и бомбометание

Бр. самолеты—по С. Стефано и порохов. заводу (14. 4. 1916)—295.
Бр. самолеты по Константинополю и флоту (9. 10. 7. 1917)—386—387.
Бр. самолеты по г. л. кр. Гебен (20—25. 10. 1918)—424—427.
Г. гидросамолеты по р. эс. миноносцам у Варны (9. 3. 1916)—282.
Г. самолеты по русским силам у Варны, попадание в р. эс. м. *Поспешный* (25. 8. 1916)—340.
Г. самолеты по русским силам у Босфора (26. 5. 1917)—382.
Г. самолеты по р. п. л. у Босфора (4. 4. 1917)—380.
Р. самолет по г. к. р. л. *Бреслау* (7. 12. 1914)—99.
Р. гидросамолеты по Варне (27. 10. 1915)—253.
Р. гидросамолеты по Варне (25. 8. 1916)—340.
Р. гидросамолеты по Босфору (26. 3. 1917)—379.
Р. гидросамолеты по Зунгулдаку (6. 2. 1916)—276.

б. Разведка и корректировка

Т. самолеты обнаруживают мины и сеть у Дарданелл (8. 6. 1916)—302—303.
Т. самолеты обнаруживают мины у Босфора—348.
Р. гидросамолеты корректируют стрельбу по Зунгулдаку (6. 2. 1916)—276.

в. Использование дирижаблей

Полеты и гибель дирижабля *SL-10* (18. 7. 1916)—334.

5. Постановка мин

Бреслау, г. к. р. л. у Дуная (4—5. 5. 1916)—296—298.
Бреслау, г. к. р. л. у Евпатории (7. 5. 1916)—296—298.
Бреслау, г. к. р. л. у Тарханкута (6. 5. 1916)—296.
Бреслау, г. к. р. л. у о. Фидониси (24—25. 6. 1917)—383—384.
Константин, р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914)—96—97.
Ксения, р. зг., у Анатолийского побережья (18. 11. 1914)—96—97.
Нилуфер, т. зг., у Севастополя (29. 10. 1914).
Подлодки—см. отдел 3 «Действия п. л.».
Русская заградительная деятельность у Босфора (25. 12. 1914)—104—105 (август—сентябрь 1916)—346—354 (май 1917)—381—382.
Русские заграждения у Варны (сентябрь 1916)—346.
Русские заграждения у Зунгулдака (начало 1917)—380.
Самсун, т. буксир на линии Севастополь—Одесса (29. 10. 1914).
Суэцкий канал, постановка мин (апрель 1915)—310.

Гибель на минах и минные пробоины

Берг, т. минный крейсер, минные пробоины у Босфора (2. 1. 1915)—108.
Болгарский миноносец, гибель у Варны (сентябрь 1916)—346.
Болгарский миноносец, повреждение на мине (октябрь 1916)—346.
Бреслау, г. кр. л., подорван на мине у Босфора (18. 7. 1915)—222.
Бреслау, г. кр. л., гибель на минах у Дарданелл (20. 1. 1918)—415.
Гебен, г. л. кр., подорван на двух минах у Босфора (26. 12. 1914)—104.
Гебен, г. л. кр., минные пробоины у Дарданелл (20. 1. 1918)—415.
Меджидие, т. кр. л., минные пробоины у Одессы (3. 4. 1915)—135.
Живучий, р. эс. м., гибель на мине у Севастополя (апрель 1916)—293—294.
Лейт. Пущин, р. эс. м., гибель на мине у Варны (10. 3. 1916)—282.

6. Траление

Тральные работы германо-турецких сил у Босфора—346—354, 381—382.
Тральные работы германо-турецких сил у Варны—346.
Трал для буксировки одним пароходом—379—380.

7. Использование торпедного оружия

Атаки г. л. кр. *Гебена* р. эс. м. (без выпуска торпед, 29. 10. 1914)—76.
Атаки г. л. кр. *Бреслау* 3 р. эс. м. (с выпуском 3 торпед, безрезультатно, 3. 4. 1915)—138.
Атаки и потопление бр. л. к. *Голиаф* т. эс. м. *Муавенет* (13. 5. 1915)—181—187.
Атаки и потопление р. к. л. *Донец* т. эс. м. *Гайрет* (29. 10. 1914)—78.

8. Противолодочная оборона (ПЛО)

Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-33* (27. 3. 1916)—286.
Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-33* (4. 4. 1916)—291—292.
Глубинные (противолодочные) бомбы по *U-38* (28. 6. 1916)—304—305.
Глубинные (противолодочные) бомбы по *UB-45* (29. 9. 1916)—339—340.
Мины, подрыв *U-21* (6. 7. 1915)—230.
Организация ПЛО в Мраморном море—154, 155, 162—164, 233—234, 254—257.
Подлодка, потопление бр. п. л. *E-20* г. подлодкой *UB-14* (5. 11. 1915)—255—257.
Сети, сетевые заграждения в Босфоре и Дарданеллах—212, 455—461.
Сети, попадание в сети бр. п. л. *E-7* (4. 8. 1915)—242.
Сети, попадание в сети г. п. л. *UB-14* (18. 8. 1915)—241—242.
Таран, р. эс. м. *Строгий* таранил *U-33* (4. 4. 1916)—291—292.
Суда-ловушки, русские (1916)—293.

9. Действия против берега, приморских укрепленных пунктов и морских позиций

Батум, обстрел г. л. кр. *Гебеном* и т. минным кр. *Пейк* (10. 12. 1914)—100.
Батум, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (24. 12. 1914)—102.
Бона, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (4. 8. 1914)—20—21.
Босфор, обстрел укреплений р. флотом (28. 3. 1915)—130—131, (25. 4. 1915)—140.
Дарданеллы, обстрел флотом союзников (18. 3. 1915)—120—125.
Дунай, обстрел кордона т. эс. м. (28. 1. 1915)—115—116.
Евпатория, обстрел порта г. кр. л. *Бреслау* (6. 5. 1916)—296—297.
Зунгулдак, обстрел р. л. к. *Ростислав* и р. кр. л. *Кагул* (6. 11. 1914)—89—90.
Зунгулдак, русская попытка заграждения потоплением парохода (24. 12. 1914)—102—103.
Зунгулдак, обстрел р. флотом (30. 3. 1915)—132.
Зунгулдак, обстрел р. флотом (15. 4. 1915)—139.
Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (15. 7. 1915)—220.
Зунгулдак, обстрел 2 р. кр. л. и 5 эс. м. (10. 8. 1915)—225.
Зунгулдак, обстрел р. флотом (1. 10. 1915)—251—252.
Зунгулдак, обстрел 2 р. эс. м. (5—6. 2. 1916)—274.

Козлу, обстрел р. флотом (6. 11. 1914)—89.
Констанца, обстрел р. кр. л. *Память Меркурия* и 3 эс. м. (4. 11. 1916)—365.
Констанца, обстрел 2 р. эс. м. (21. 11. 1916)—365.
Новороссийск, обстрел т. минным кр. *Берк* (29. 10. 1914)—80—81.
Новороссийск, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (29. 10. 1914)—81—82.
Одесса, обстрел т. эс. м. (29. 10. 1914)—77—79.
Одесса, неудавшаяся операция г.-т. сил (1—3. 4. 1915)—132—137.
Орту, обстрел р. эс. м. (23. 8. 1917)—391.
Поти, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (7. 11. 1914)—91.
Самсун, обстрел р. силами (май 1917)—382.
Севастополь, обстрел г. л. кр. *Гебен* (29. 10. 1914)—74—76.
Синоп, обстрел р. силами (май 1917)—382.
Сочи, обстрел г. кр. *Бреслау* (4. 7. 1916)—327.
Сочи, уничтожение парусных судов г. п. л. *UC-13* (23. 11. 1915)—262.
Стрельба по невидимой с корабля цели в Дарданеллах (апрель 1915)—158—174.
Трапезонд, обстрел р. флотом (17. 11. 1914)—94.
Туапсе, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (20. 11. 1914)—96.
Туапсе, обстрел г. л. кр. *Гебен* (4. 7. 1916)—327.
Туапсе, обстрел г. п. л. *UB-42* (12. 10. 1917)—396.
Феодосия, обстрел т. кр. л. *Гамидие* (29. 10. 1914)—82—83.
Феодосия, обстрел пристрелочной станции г. кр. л. *Бреслау* (18. 3. 1915)—129.
Феодосия, обстрел пристрелочной станции и г. п. л. *UB-8*—246.
Филиппвиль, обстрел г. л. кр. *Гебен* (4. 8. 1914)—20.
Фланг р. армии, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (3. 4. 1916)—289.
Фланг т. армии, обстрел р. силами (февраль—март 1916)—281.
Эрегли, обстрел р. силами (7. 3. 1915)—127.
Эрегли, обстрел р. силами (30. 3. 1915)—132.
Эрегли, обстрел р. силами (15. 4. 1915)—139.
Эрегли, обстрел р. силами и высадка десанта (8. 5. 1915)—173.
Ялта, обстрел г. кр. л. *Бреслау* (7. 2. 1915)—117.

10. Десантные операции и перевозки войск и боезапаса

Аккерман, высадка т. кавалеристов с г. кр. л. *Бреслау* (7. 12. 1914)—98—99.
Галлиполи, бр. и фр. десанты (апрель 1915)—154—155.
Галлиполи, десант с кр. *Гебен* и *Бреслау* на сухопутном фронте (май—июль 1915)—164—169.
Перевозка радиостанций на г. кр. л. *Бреслау*—126.
Перевозка т. войск на Анатолийское побережье и конвоирование г. кр. *Гебен* и *Бреслау* (5. 11. 1914)—88—89.
Перевозка войск в Трапезонд и конвоирование г. кр. *Бреслау* и *Гамидие* (21. 12. 1914)—101—102.
Перевозка т. войск и снабжения на г. л. кр. *Гебен* и на г. л. кр. *Бреслау*—275—276, 277—279, 283—284, 289, 295, 308.
Фидониси, о., высадка десанта с г. кр. л. *Бреслау* (25. 6. 1917)—384—385.

11. Операция по перерезанию телеграфного кабеля

Гебен, г. л. кр., успешно перерезан кабель Севастополь—Варна (10. 11. 1914)—93.
Нилуфер, т. зг., неудачные попытки перерезать кабель Севастополь—Варна (6. 11. 1914)—89.
Пейк, т. минный кр. (1. 11. 1914)—82.

12. Маскировка

Дымзавесы, с. г. кр. л. *Бреслау* в бою с р. л. к. *Имп. Мария* (21. 7. 1916)—330—332.
Дымзавесы, с. г. кр. л. *Бреслау* в бою с р. л. к. *Екатерина II* (25. 6. 1917)—386.
Маскирующая окраска, г. кр. л. *Бреслау* (1916)—280.

13. Действия речных сил

Речная флотилия на р. Ефрате—428—437.
Речная флотилия на р. Тигре—312—325.

Б. СЛУЖБА ТЫЛА, ВОПРОСЫ СНАБЖЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА

Боезапас, снабжение—216.
Перевозки, организация, в Мраморном море (1915)—154—157.
Перевозки, организация, в Черном море—117—119.
Перевооружение г. кр л. *Бреслау* 150-*мм* орудиями—277—278.
Подлодки, перевозка г. п. л. *UB-7* и *UB-8* по железной дороге из Германии в Полу (1915)—191, 203.
Подлодки, снабжение прорывающихся в Ч. м. (1915)—189—191.
Ремонт валов г. кр. л. *Бреслау*—382.
Ремонт валов г. л. кр. *Гебен* с помощью кессонов—295, 328, 329, 467—469.
Ремонт г. подлодок—469—470.
Ремонт минных пробоин, г. л. кр. *Гебен*—131, 139, 465—467.
Судоподъем, т. минного кр. *Пейк*—472.
Судоподъем, т. эс. м. *Самсун*—472.
Судостроение, речное на Евфрате—473—475.
Судостроительные и судоремонтные заводы в Турции—463—464.
Санитарная служба—476—477.
Уголь, организация снабжения т. флота в 1914—1915—177—188.
Уголь, помехи снабжению со стороны р. сил и обеспечение перевозок—213—268, 269—272, 292, 337, 356, 383.
Уголь, снабжение из Германии по жел. дор.—276—277.

В. ОРГАНИЗАЦИЯ И СЛУЖБА ШТАБА

Оперативный приказ на обстрел алжирских портов (3. 8. 1914)—19.
Оперативный приказ на прорыв в Дарданеллы (6. 8. 1914)—31.
Оперативный приказ на начало военных действий против России (27. 10. 1914)—72—74.

Оперативный приказ на крейсерскую операцию в Ч. м. (5. 5. 1915)—171.
Оперативный приказ на ПЛО в Мраморное море (4. 11. 1915)—254—255.
Оперативный приказ г. п. л. *U-33* на операции в Ч. м. (25.3. 1916)—285—286.
Оперативный приказ на поход в Мраморное море (19. 1. 1918)—411—412.
Организация внутренней службы на т. кораблях—53—54.
Организация и состав германо-турецких сил—69—70.
Организация и состав русских сил—85—87.

Г. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОБЗОРЫ

Обзоры, краткий морского театра (Эгейское море—Дарданеллы—Мраморное море—Босфор—Черное море)—58—61, 87.
Оценка западного побережья Ч. м. с точки зрения операций п. л.—344, 357.
Оценка проливов Босфора и Дарданелл с точки зрения прорыва п. л.—194, 211—212.

Д. АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ КОРАБЛЕЙ

Агамемнон (Agamemnon), бр. л. к.—197, 239.
Аидин-Рейс, т. кл.—233.
Александр I, р. автр.—275.
Алмаз, р. кр.—105.
Аскольд, р. кр. л.—183, 197, 201.
Атос, г. пх.—102.
АЕ-2, бр. (австралийская) пл.—151, 163.

Барбаросса—см. *Хайреддин-Барбаросса.*
Басра, т. эс. м.—70, 71, 233, 272, 385, 410, 417.
Берк, т. минный кр.—11, 70, 72—73, 80—81, 89—90, 99—100, 107—108, 237.
Беспокойный, р. эс. м.—451.
Блэк Принс (Black Prince), фр. брон. кр.—34.
Богадир (Bogadir), г. пх.—36.
Бреннюс (Brennus), фр. л. к.—375.
Бреслау (Breslau), г. кр. л.—5, 9—13, 17, 18—24—46, 51, 56, 70, 72, 74, 81—82, 88—99, 102—110, 113—115, 117, 126—132, 136—139, 164, 171—177, 190, 213—216, 221—223, 257, 270, 277—284, 288—291, 295—298, 308—309, 327—333, 343, 355, 356, 370, 379, 382—386, 391, 392, 398—402, 404, 407—420, 463—464.
Бувэ (Bouvet), фр. л. к.—124.
Бурак, т. кл.—72.
Быстрый, р. эс. м.—228, 330.

Великий князь Александр, р. пх.—77.
Воля (бывш. *Александр III*), р. л. к.—389, 440, 445, 450.

Гайрет, т. эс. м.—70, 71, 78—79, 131, 154—156, 220, 223, 233, 258—259, 333, 355, 361—362.
Гамидие, т. кр. л.—11, 69—73, 82—83, 87—97, 99—102, 105—110, 112—113, 127—133, 135—137, 171—223, 227—228, 247, 249, 370, 438, 443.
Гебен (Goeben), г. л. кр.—5, 10—15, 16—24, 26—47, 51, 56, 69—77, 85, 87—105, 110—117, 121, 131—132, 136—139, 162—164, 170—177, 180, 209, 213, 217—218, 223—228, 247—251, 259—260, 267, 269—271, 276, 281—283, 295—296, 307—308, 312, 367—370, 382—383, 387—388, 391, 398, 405, 407—427, 438, 441—448, 452—454, 458, 462—469.
Генерал (General), г. пх.—24, 31, 37—39, 41, 65.
Глостер (Gloucester), бр. кр. л.—33—36, 42—43, 46—47.
Гневный, р. эс. м.—214—216, 249.
Голиаф (Goliath), бр. л. к.—181, 186, 202.

Дерзкий, р. эс. м.—109, 214—216, 249.
Дефенс (Defence), бр. брон. кр.—34.
Доган, т. речная кл.—312—314.
Донец, р. к. л.—78.
Дублин (Dublin), бр. брон. кр.—22—23, 28, 34—35, 42—44.
Дьюк-оф-Эдинбро (Duke of Edinbourgh), бр. брон. кр.—34.

Евстафий, р. л. к.—86, 95, 175.
Е-7, бр. п. л.—229, 242.
Е-11, бр. п. л.—207.
Е-12, бр. п. л.—255.
Е-14, бр. п. л.—207.
Е-15, бр. п. л.—151—153.
Е-17, бр. п. л.—459.
Е-20, бр. п. л.—250, 255—256.

Жаркий, р. эс. м.—76.
Живой, р. эс. м.—282.
Живучий, р. эс. м.—76, 293, 294.

Иесгар, т. к. л.—264.
Императрица Екатерина II, р. л. к.—179, 270—272, 282, 290—292, 328, 379, 386—387.
Императрица Мария, р. л. к.—223, 254, 270—272, 280, 286, 290—294, 302—304, 326—328, 330, 331, 335, 340, 363, 443.
Индефатигэбл (Indefatigable), бр. л. кр.—22.
Индомитэбл (Indomitable), бр. л. кр.—22.
Иоанн Златоуст, р. л. к.—86, 173.
Ирмингард, г. пх.—74, 77, 276, 354—356.
Иррезистибль (Irresistible), бр. л. к.—124.

Кагул, р. кр. л.—86, 89, 108—109, 137—138, 173—174, 221, 280, 290, 294, 331, 367.

Казак, р. пх.—441.
Капитан Сакен, р. эс. м.—448, 451.
Картаго, ф. пх.—230.
Краб, р. п. л.—230, 223.
Кубанец, р. к. л.—75, 78.
Куин Элизабет, бр. л. к.—123, 160, 198, 204.
Кутахия, т. м.—350—352.

Лейтенант Зацаренный, р. эс. м.—386.
Лейтенант Пущин, р. эс. м.—76.
Лизард (Lizard), бр. эс. м.—414, 416.
Лорелей (Loreley), г. яхта, стационер в Константинополе—16, 31. 38, 264.
LZ-101, г. военный дирижабль—326—335.

Маджестик (Majestic), бр. л. к.—188, 197, 200—202.
Малатия, т. к. л.—225, 352.
Манитту (Manitou), бр. тр. для перевозки войск—126, 142, 148.
Мармарис, т. речная к. л.—312.
Марсала (Marzala), исп. пх.—194—196.
Меджидие, т. кр. л.—96—100, 126, 132—135, 443, 465.
Мессудие, т. л. к.—54, 58, 70, 100—101.
Мидилли—см. Бреслау.
Минерва (Minerva), бр. кр.—309.
Миноносец, бр. м.—338.
Морж, р. пл.—225, 259, 293.
Моссул, т. м.—235.
Муавенет, т. эс. м.—70, 71, 78—79, 128, 132, 134, 140, 157, 162. 181, 185—186, 221, 224—227, 259—260, 272, 333, 362, 411, 417.
Мюстедшиб-Онбаши (бывш. фр. *Тюркуаз*), т. п. л.—259.
М-28, бр. монитор—414.

Нерпа, р. п. л.—228, 385—386.
Нилуфер, т. мзг.—70, 72—73, 77, 85, 89, 94.
Новара (Novara), а.-в. кр. л.—191.
Нумуис, т. эс. м.—70, 71, 115, 174—176, 181, 221—227, 272, 362, 411, 417.
Нусрад, т. буксир—258.

Олег, р. т. р.—103.
Ольга—р. пх.—441.
Очаков, р. кр. (бывш. Кагул)—443.
Ошен (Ocean), бр. л. к.—124.

Память Меркурия, р. кр. л.—86, 365—367, 381, 441—443, 448.
Пантелеймон, р. л. к.—86, 175, 253.
Патагония (Patagonia), бр. пх.—247.
Патмос (Patmos), г. пх.—207, 351—352, 356.
Пейк, т. минный кр.—70, 72, 74, 82, 94—96, 99—100, 115, 154, 157, 177, 216, 229, 233—235, 237, 472.

Портюгаль, р. госпит. корабль—285—287.
Поспешный, р. эс. м.—340.
Пронзительный, р. эс. м.—138, 228.
Прут, р. мзг.—76, 443.

Родосто (Rodosto), г. пх.—355—356.
Ростислав, р. л. к.—86, 89, 102—103.
Рэглан (Raglan), бр. монитор—414.
Р-10 (бывш. р. эс. м. *Зоркий*), г. эс. м.—448.
Румыния, р. автр.—380.
Самсун, т. эс. м.—70, 71, 75, 131—134, 258, 411, 417, 472.
Самсун, т. буксир, мзг.—70, 74, 77, 79.
Свободная Россия (бывш. *Екатерина II*), р. л. к.—440, 446.
Сиври-Хиссар, т. м.—297.
Строгий, р. м.—291.
Суифтшэр (Suiftsure), бр. л. к.—162.
Султан-Хиссар, т. м.—162—163, 398.
Султан-Пак, т. речная кл.—314.
Счастливый, р. эс. м.—249, 448.
SL-10, г. военный дирижабль—326, 334.

Таш-Кеуприо, т. к. л.—264.
Ташос, т. эс. м.—70, 71, 75, 132—134, 140, 224, 264.
Тайгрис (Tigris), бр. э.с. м.—414, 416.
Торгут-Рейс, т. л. к.—7, 8, 70, 72. 90, 94, 121, 123, 153—154, 158—161, 187, 211, 219, 267—268, 296, 308, 323, 370, 397, 421—427, 456, 465.
Трайомф (Triumph), бр. л. к.—143, 159, 188, 197—200.
Три святителя, р. л. к.—86, 175.
Тюлень, р. п. л.—225, 289, 356.
Тюркуаз (Turquoise), фр. пл.—210, 250, 255, 258, 470—471.

Уориор (Warrior), бр. брон. кр.—34.
Уэймот (Weymouth), бр. кр. л.—33, 43, 143.
U-21, г. п. л.—189, 193—203, 211, 229—231, 240, 243—244, 247, 277.
U-33, г. п. л.—269, 277, 285—289, 294—295, 300, 303, 328, 335—337, 344—347, 355, 358, 359.
U-38, г. п. л.—285, 299, 306, 326, 335, 338.
U-63, г. п. л.—375.
UB-7, г. п. л.—193, 203—206, 213, 219—221, 245—247, 252, 253, 274—275, 292—293, 301, 334, 336—339, 341—342, 355, 359.
UB-8, г. п. л.—191—194, 203, 229, 232, 239—241, 244—246, 252—253, 254, 265, 273, 284, 285, 298—299, 342.
UB-14, г. п. л.—229—232, 241—243, 247, 250—252, 254—257, 265, 274, 280—282, 292, 300—301, 304, 335, 336, 355, 360, 363—364, 379, 382, 392, 394—402, 440.
UB-42, г. п. л.—302—303, 338, 341, 344—347, 355, 359—360, 369, 371—378, 388, 390, 392—399, 402—403, 439—441, 450—451.

UB-44, г. п. л.—338.
UB-45, г. п. л.—326, 336—340, 355, 363.
UB-46, г. п. л.—355, 358—361, 364—365.
UC-13, г. п. л.—229, 242—243, 247, 250, 260—264.
UC-15, г. п. л.—229—231, 240—241, 269, 284, 293—294, 298, 355, 358, 363,—364.
UC-23, г. п. л.—355, 369, 371—372, 375—378, 386—387, 388—390, 392—394, 403—404, 410—411, 440—441, 444—445, 450—452.
UC-74, п. л.—375.
UC-4, г. п. л. (бывш. р. *Гагара*)—448.

Флейс (Fleiss), г. плов. мастерская (б. р. *Кронштадт*)—447.

Хайреддин-Барбаросса, т. л. к.—7, 8, 70, 72, 90, 94, 101, 120, 121, 153—154, 160, 163, 187, 211, 229, 237—238, 456, 465.
Хамид-Абаз, т. м.—397—398.
H-1, бр. п. л.—225.

Эльбрус, р. нефтеналивной тр.—446.
Эртрогул, т. яхта—264, 267.

Явуз-Султан-Селим—см. *Гебен*.
Ядигар, т. эс. м.—70, 71, 128, 132—136, 157, 177, 221—223, 233, 379, 387, 472.
Ярхиссар, т. м.—71, 233—235, 264—265.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие И. Лудри 5
От автора 13

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ
Прорыв Средиземноморской дивизии в Дарданеллы

Глава I. Начало войны. Обстрел алжирского побережья 17
Глава II. Прорыв в Дарданеллы 31
Глава III. Оценка действий обоих противников 41

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ
Вооруженный нейтралитет Турции

Глава IV. Обстановка в Константинополе 50
Глава V. Работа немцев в турецком флоте 53
Глава VI. Колебания турецкого правительства 63

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ
От начала войны с Россией до начала борьбы за проливы

Глава VII. Начало военных действий 69
Глава VIII. Операции на Черном море до конца 1914 г. 85
Глава IX. Крейсерские операции на Черном море 107
Глава X. Участие флота в усилении обороны Дарданелл 120
Глава XI. Крейсерские операции на Черном море. Гибель *Меджидие*. Прорыв миноносца *Тимур-Хиссар* из Дарданелл 126

РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ
Борьба за Дарданеллы

Глава XII. Начало борьбы за Дарданеллы. Участие морских сил. Потопление английской подводной лодки *АЕ-2* миноносцем *Султан-Хисар* 151

Глава XIII. Бой *Гебена* с русским флотом перед Босфором. Снабжение Турции углем 170
Глава XIV. Гибель английского линейного корабля *Голиаф* 181
Глава XV. Гибель английских линейных кораблей *Трайомф* и *Маджестик*. Действия неприятельских подводных лодок 188
Глава XVI. Действия турецкого флота на Черном море летом 1915 г. *Бреслау* подрывается на мине 213
Глава XVII. Апогей борьбы за Дарданеллы. Гибель линейного корабля *Хайреддин Барбаросса* 229
Глава XVIII. События на Мраморном и Черном морях в период до очищения Галлипольского полуострова . . 250

РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ

Период до вступления Румынии в войну

Глава XIX. Действия крейсеров и подводных лодок на Черном море 269
Глава XX. Операции германских подводных лодок на Черном море 285
Глава XXI. Участие Средиземноморской дивизии в военных действиях на азиатском театре. 307
Глава XXII. Операции на Черном море в период до августа 1916 г 326

РАЗДЕЛ ШЕСТОЙ

События от вступления Румынии в войну до смены командующего флотом

Глава XXIII. Русские заградительные операции перед Босфором и борьба с ними со стороны Средиземноморской дивизии 341
Глава XXIV. Рост нехватки угля. Гибель германских подводных лодок на черном море 355
Глава XXV. Операции на Эгейском море и у побережья Малой Азии 369
Глава XXVI. Операция *Бреслау* против Змеиного острова (Фидониси). Английская воздушная атака Константинополя. Новый командующий флотом 377

РАЗДЕЛ СЕДЬМОЙ

Последний год войны

Глава XXVII. Операции на Черном море до заключения перемирия с Россией 392

Глава XXVIII. Морской бой у острова Имброс 407
Глава XXIX. Борьба за *Гебен* 421
Глава XXX. Действия флота на малоазиатском театре военных действий 428
Глава XXXI. События на Черном море после заключения перемирия с Россией 438
Глава XXXII. Конец войны 450

Приложения

I. Сетевые противолодочные заграждения в Дарданеллах и Босфоре 455
II. Судоремонтные работы в военное время 462
III. Санитарная служба Средиземноморской дивизии . . 476
IV. Таблица главнейших элементов кораблей русского черноморского флота 478
Алфавитный указатель 484

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

★

К ПЕЧАТИ ПОДГОТОВИЛИ

Редактор комбриг *Н. М. Потапов*
Технический редактор *Д. Моисеенко*
Корректор *Н. Шмидт*
Выпускающий *В. Кондратов*

Сдано в производство 25.9.36
Подписано к печати 8.4.37

Формат бумаги 82×110/32
Объем 31,25 п. л.+3 вкладки 29,86 авт. л.
В бумажном листе 130.500 знаков.

Главлит № Г—7063
Издательский № 296. Заказ № 1403.

Текст отпечатан на бумаге Окуловской ф-ки
Переплетные материалы Щелковской ф-ки
Адрес изд-ства: Москва, Орликов пер., 3.

Отпечатано в 16-й типографии, Москва, Трехпрудный, 9.

★